
N° 3
ANNEE
6-1-62
HEBDOMADAIRE
10 F.
CANADA
20 CENTS
TINTIN
JOURNAL DES JEUNES DE 7 A 77 ANS
RETOUR DE
RATAPLAN!
(Pages 44-45)
3

LA LONGUE MARCHE



IL y a des milliers d'années, une étincelle de pensée jaillit à la surface de la terre. La vie alors s'organisa autour de l'homme. Il y eut les premiers tâtonnements (comme aux temps où vivaient Tounga et les Ghmour) puis le progrès se fit de plus en plus rapide, et, de nos jours, il s'accélère encore.

Pourquoi ? Pourquoi donc la civilisation a-t-elle gravi de plus en plus vite les échelons du progrès. Parce que l'homme, seul au début, s'est associé à d'autres hommes, puis à d'autres encore. Aujourd'hui, on imagine mal comment vivrait un homme seul sur son île; il retournerait vite à son ancêtre d'il y a quelques milliers d'années. Par contre, celui qui vit à l'intérieur d'une société, d'un pays, et qui apporte le poids de sa connaissance et de son intelligence, celui-là aide l'humanité à progresser encore.

De ces millions de pensées sur la terre (toi et moi notamment), chacune bien modeste peut-être, naît une puissante humanité qui joue aujourd'hui avec les satellites mais qui enverra demain des hommes au fond de l'espace et qui guérira le cancer.

Tintin

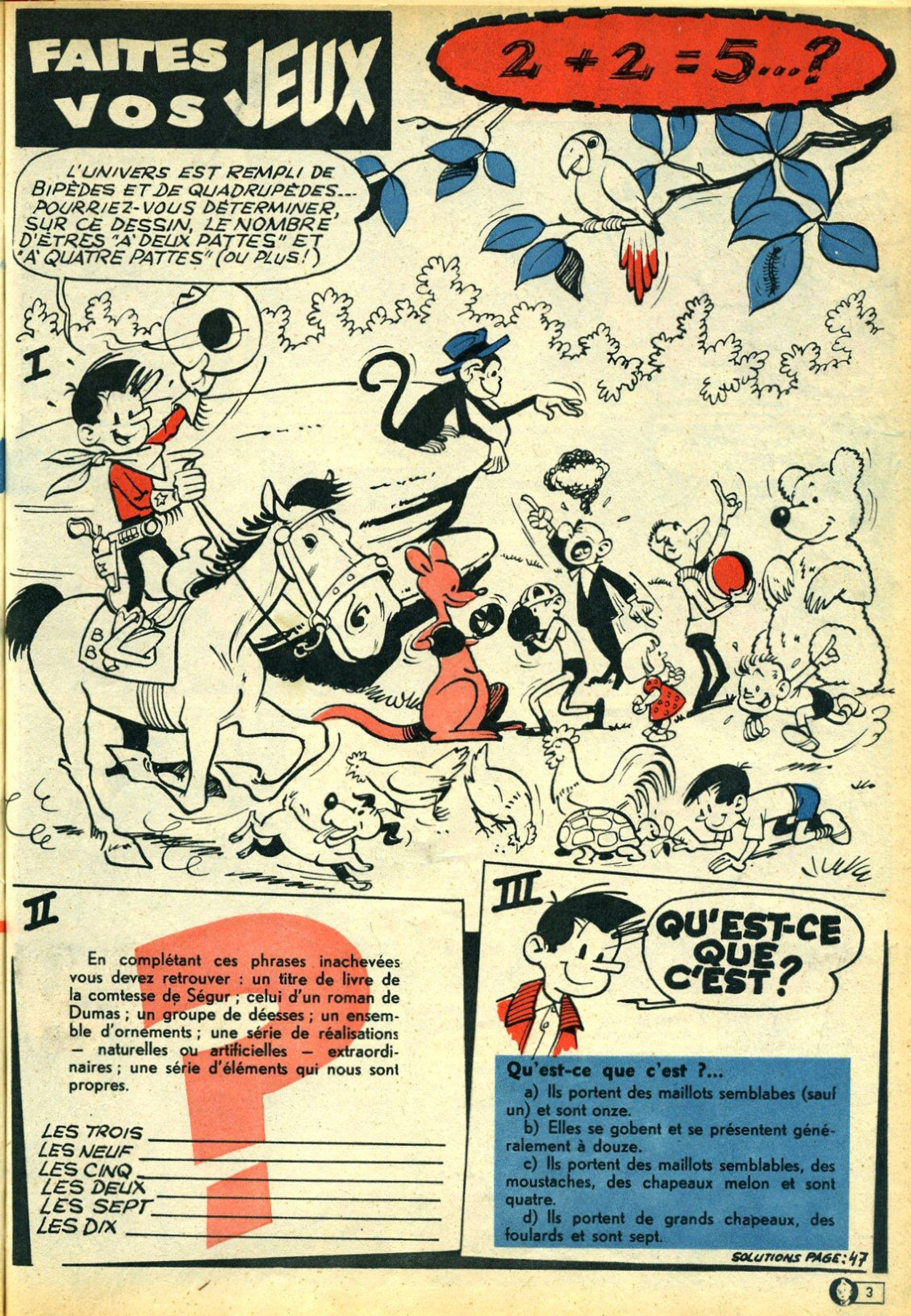
LE PREMIER STARFIGHTER AUX COULEURS BELGES

VOUS avez sans doute encore en mémoire les discussions passionnées qui entourèrent il y a deux ans, le choix d'un nouveau chasseur pour la force Aérienne. En définitive, ce fut le monoplace Lockheed F-104G « Starfighter » qui fut choisi pour être construit en commun par les industries aéronautiques belge, hollandaise, allemande et italienne. Il y a quelques semaines, en Californie, le premier « Starfighter » portant les couleurs belges a fait son vol inaugural. C'est lui que vous voyez ici, « stoppé » par la photo au moment même où ses roues touchent le sol.

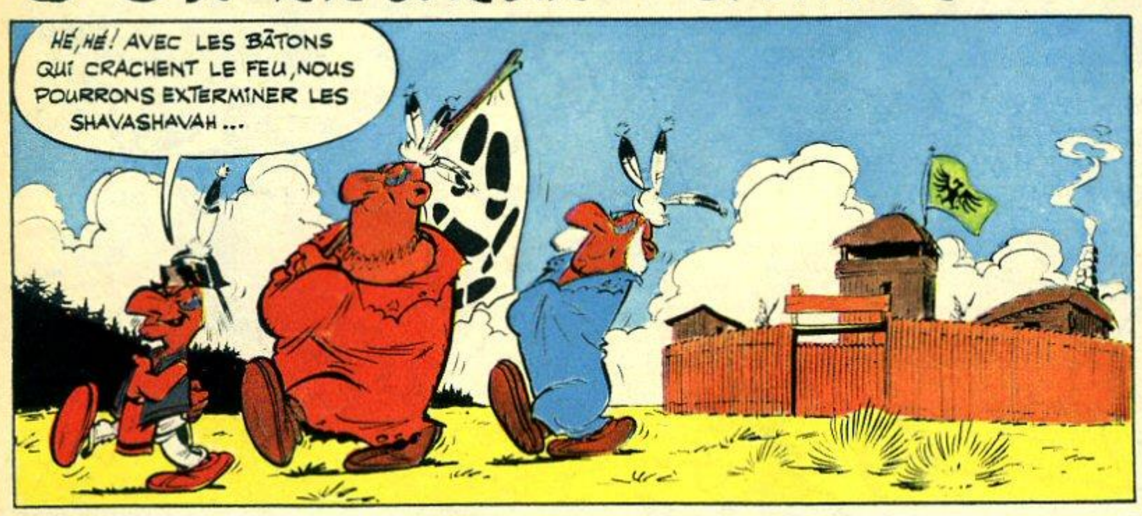
Peut-être serez-vous étonné d'apprendre que ce premier avion a été construit en Californie. En fait il en sera de même pour les 15 premiers appareils de la série mais seul ce FX-1 volera aux Etats-Unis. Les autres, en pièces détachées, seront transportés par avion en Belgique où ils seront assemblés dans les usines de Gosselies, de Fairey et de la SABCA. Plusieurs sont déjà arrivés et leurs premiers vols dans le ciel belge sont imminents au moment de la rédaction de ces lignes.

Ce sont en tout 189 avions qui seront assemblés ou construits à Gosselies dont 100 seulement sont destinés à notre Force Aérienne, les autres devant être livrés à l'Allemagne.




FAITES VOS JEUX
2 + 2 = 5...?
L'UNIVERS EST REMPLI DE BIPÈDES ET DE QUADRUPÈDES... POURRIEZ-VOUS DÉTERMINER, SUR CE DESSIN, LE NOMBRE D'ÊTRES "À DEUX PATTES" ET "À QUATRE PATTES" (OU PLUS!)
I
B
B
II
En complétant ces phrases inachevées vous devez retrouver : un titre de livre de la comtesse de Ségur ; celui d'un roman de Dumas ; un groupe de déesses ; un ensemble d'ornements ; une série de réalisations — naturelles ou artificielles — extraordinaires ; une série d'éléments qui nous sont propres.
LES TROIS
LES NEUF
LES CINQ
LES DEUX
LES SEPT
LES DIX
III
QU'EST-CE QUE C'EST?
Qu'est-ce que c'est ?...
a) Ils portent des maillots semblabes (sauf un) et sont onze.
b) Elles se gobent et se présentent généralement à douze.
c) Ils portent des maillots semblables, des moustaches, des chapeaux melon et sont quatre.
d) Ils portent de grands chapeaux, des foulards et sont sept.
SOLUTIONS PAGE: 47
3

OUMPAH-PAH contre

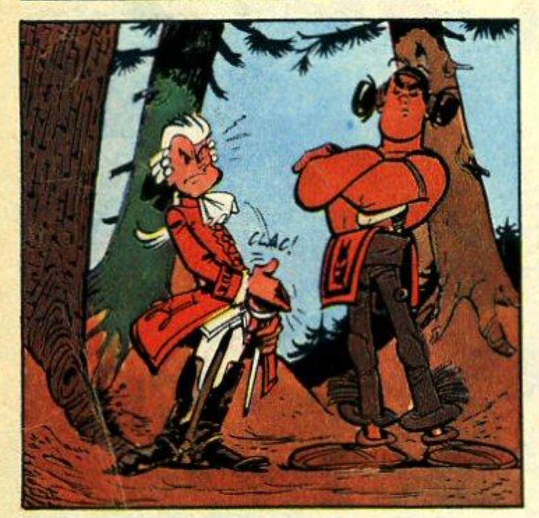






















Les horribles Foies-Malades ont conclu une alliance avec les Prussiens pour combattre les Chavashavah...







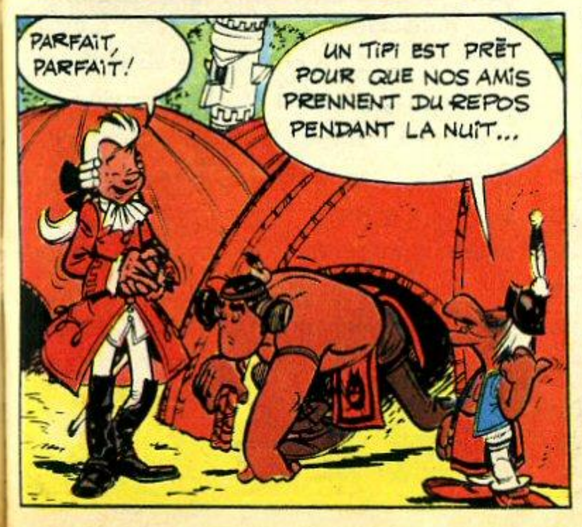


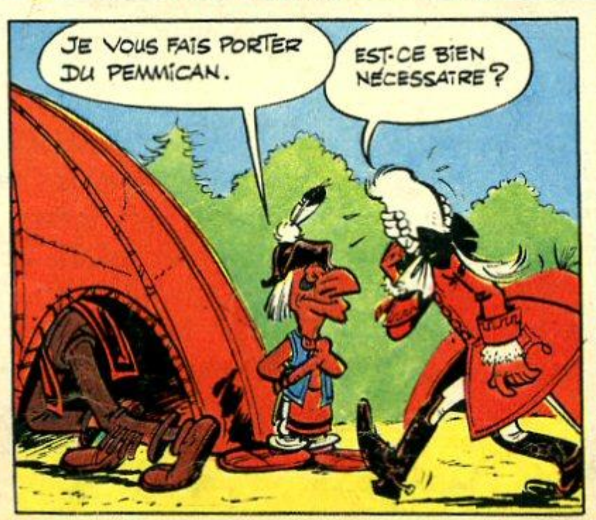


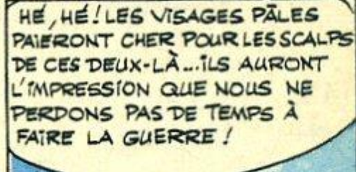






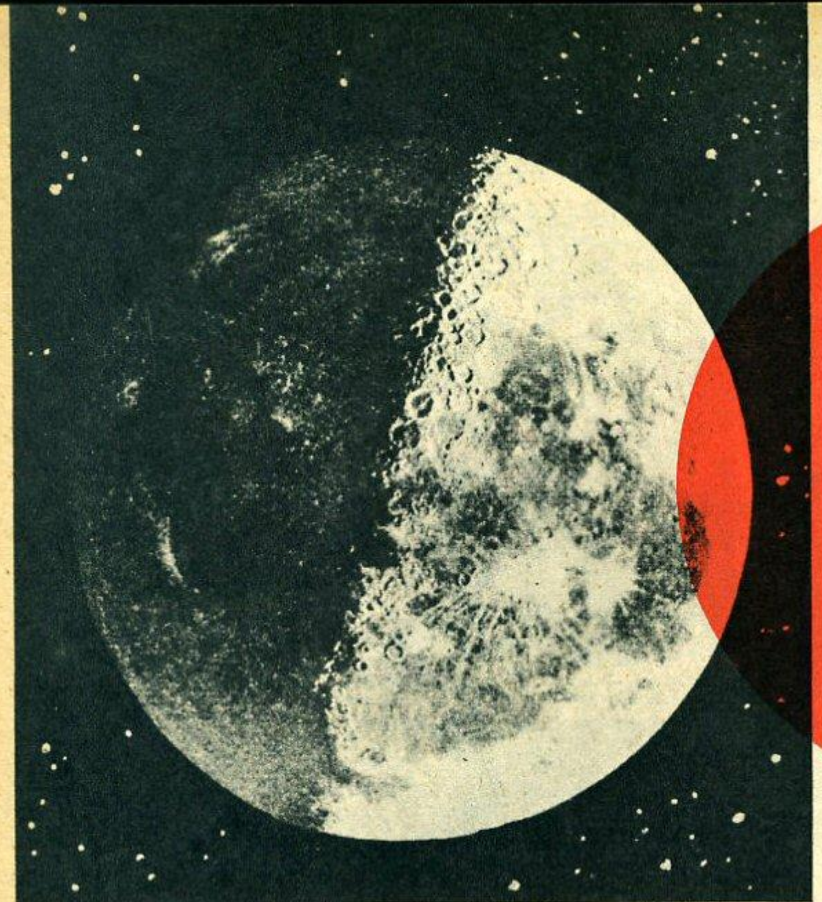




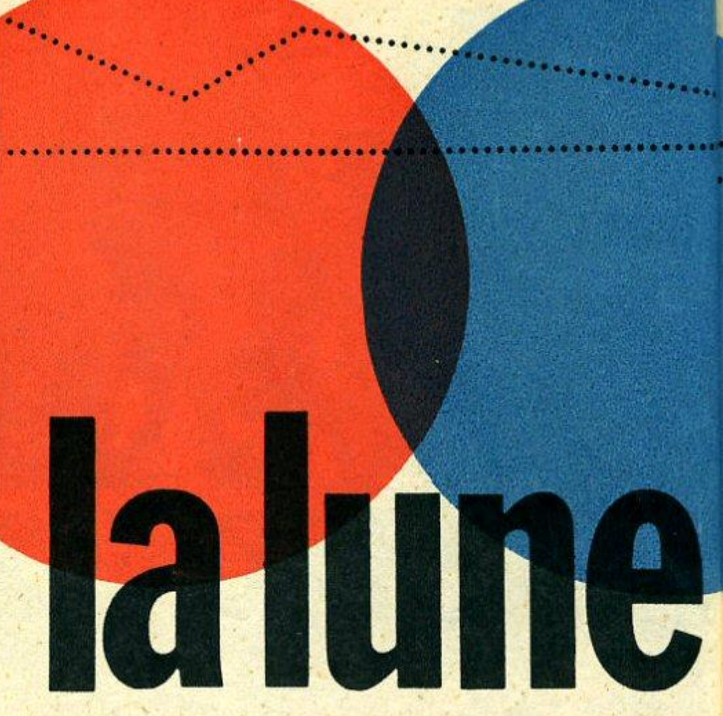




A SUIVRE



LES AVENTURES DU CALENDRIER



la lune

Pour diviser le temps, les hommes se servirent d'abord du phénomène le plus facile à constater : le retour alternatif du jour et de la nuit. Puis ils découvrirent que la Lune leur présentait des visages différents dont le cycle revenait périodiquement. Ils s'aperçurent aussi des variations de la température, et le grand rythme des saisons s'imposa. Ainsi naquirent les calendriers. Il y en a de toutes sortes.

Les Egyptiens : 14 siècles pour faire le tour de l'année

★ Calendriers solaires.

Ils sont fondés sur la durée de la révolution apparente du soleil autour de la terre. Cette année, que l'on appelle **tropique,** vaut 365 jours 5 heures 48 minutes et 46 secondes. Retenez bien ce chiffre. On en reparlera, car, bien sûr, c'est dans les décimales de la fin que réside la difficulté d'adapter les jours qui passent aux mouvements réels des astres.

★ Calendriers luni-solaires.

Ils ont la même période que les précédents, mais leurs mois sont réglés pour commencer et finir avec les lunaisons. Or, celles-ci ne comptent qu'un peu plus de 29 jours. Faites le compte. Cela ne correspond pas avec l'année tropique, celle qui en réalité commande les saisons. C'est pour cela que les calendriers sont rapidement en désaccord avec les saisons. Trois ans suffisent pour que le calendrier soit en retard d'un mois sur la saison.

L'Eglise catholique se sert encore de ce calendrier pour déterminer la date de la fête de Pâques. Cette fameuse fête de Pâques que, en 325, le Concile de Nicée fixa au premier dimanche après la pleine lune suivant l'équinoxe de printemps. Cette disposition fait que Pâques peut occuper 35 positions différentes au calendrier, du 22 mars au 25 avril, et cela complique la vie de bien des gens. Aussi est-il question depuis longtemps de donner à Pâques une date fixe. L'Eglise n'est pas opposée, en principe, à cette idée. La date qui conviendrait le mieux serait le 8 avril. Il est possible que le Concile Oecuménique qui doit se réunir à Rome cette année ou l'an prochain prenne une décision à se sujet.

★ Calendriers lunaires.

Ils se basent uniquement sur les phases de la Lune. L'année comporte 12 mois qui ont alternativement 29 et 30 jours. L'écart de 11 jours 25 avec l'année solaire amène ce calendrier à errer bientôt à travers les saisons. C'est notamment le cas du calendrier musulman, dont le jour de l'an baladeur parcourt en 33 ans toutes les dates du calendrier occidental.

★ Calendriers vagues.

Ici l'année se compose d'un nombre fixe de jours. C'était notamment le calendrier des Egyptiens. Ceux-ci avaient découvert que l'année comporte 365 jours 1/4. Leur calendrier avait 12 mois de 30 jours, plus 5 jours supplémentaires ajoutés à la fin de l'année. Mais comme l'année réelle comporte 365 jours, 5 heures, 48 minutes et quelques secondes, le calendrier égyptien était en retard de près d'un quart de jour par an sur la marche véritable du temps. En 4 ans, le retard atteignait un jour, en 120 ans un mois. Au bout de

EST-ELLE UN CALENDRIER ?... MIEUX VAUT NE PAS TROP S'Y FIER

730 ans le retard était de 6 mois, de sorte que l'on célébrait au cœur de l'hiver les fêtes de l'été. Après 1460 ans, les choses redevenaient enfin normales.

Les Anglais : une émeute pour réclamer 12 jours escamotés

Les Romains d'autrefois avaient une année de 10 mois et de 304 jours qui, naturellement, donnait elle aussi des résultats assez peu ordinaires. Numa Pompilius porta bien le nombre des jours à 355 et inventa les mois de janvier et février, mais c'était encore insuffisant. Il fallait que les pontifes aménagent le calendrier au fur et à mesure, pour la durée des magistratures, la perception des impôts, etc... et il n'était pas difficile, pour certains d'entre eux, d'allonger ou de raccourcir au mieux de leurs intérêts les périodes de l'année. Il fallait changer tout cela, et ce fut Jules César qui s'en chargea, avec l'aide de savants qu'il avait ramenés d'Egypte. Le calendrier qu'il inventa, et dont le nôtre est en grande partie inspiré, fut baptisé calendrier julien.





LES AVENTURES DU CALENDRIER

L'année de César eut 365 jours. Tous les quatre ans un jour était ajouté afin de récupérer le quart de jour perdu annuellement. Les mois eurent 30 ou 31 jours, sauf février, qui en eut 28 ou 29. Pour rattraper d'un seul coup tout le retard antérieur, l'année de la réforme (45 avant Jésus-Christ) se vit attribuer 455 jours.

Mais il y avait encore un petit détail qui ne tournait pas rond dans le calendrier julien : il se basait sur une année de 365 jours 6 heures, alors que l'année tropique a en réalité 365 jours 5 heures 48 minutes et 46 secondes. Quand le Concile de Nicée fixa la date de Pâques en prenant pour base l'équinoxe de printemps, il ne songea pas à ce détail. Oui mais, l'équinoxe de printemps gagnait chaque année 11 minutes 14 secondes par rapport à la date qu'on lui avait donnée.

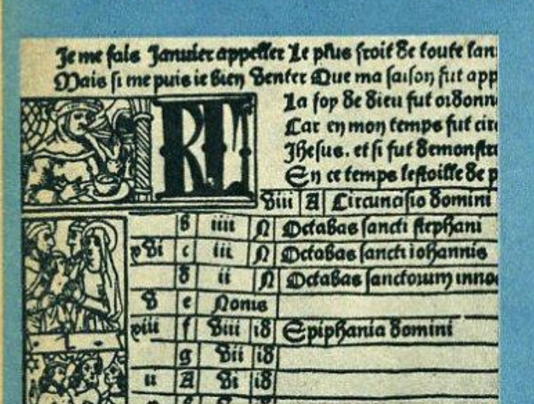
Ce fut le pape Grégoire XIII qui en 1582 décida de corriger cette dernière petite lacune laissée par César dans notre façon de diviser le temps. Il réunit une commission de savants et celle-ci décida que, pour rétablir l'équilibre, il fallait rétablir 3 jours sur 4 siècles. C'est pour cela que les années dont le millésime se termine par 0 (1700, 1800, 1900) ne sont jamais bissextiles, sauf si leur nombre de siècles est divisible par 4 (1600, 2.000). En 1582, il y avait 11 jours de décalage et, pour ramener la situation à la normale, on amputa cette année-là des jours superfétatoires : le jeudi 4 octobre 1582 eut pour lendemain le vendredi 15 !

Les pays catholiques acceptèrent facilement cette réforme, mais non les protestants. L'Angleterre attendit jusqu'en 1752 avant de se décider, et encore ! il y eut presque des émeutes; comme il avait fallu procéder à cette fameuse amputation de 11 jours — entre-temps devenus 12 — les Londoniens défilèrent dans les rues pour protester contre cette initiative sans pareille.

La Pologne n'admit le nouveau calendrier qu'en 1856, la Hongrie en 1857, le Japon en 1873, la Chine en 1912, la Russie en 1918, la grèce en 1923. Aujourd'hui, les calendriers arabe, hindou, persan, hébreu continuent à différer du nôtre.

Une remarque encore : la réforme de Grégoire XIII n'a pas entièrement corrigé la différence entre l'année du soleil et celle des hommes. Notre année est encore trop longue de 0,0003 jour, sans parler de certains allongements et raccourcissements provoqués par des phénomènes naturels. Bref, dans 10.000 ans, l'équinoxe arrivera 8 jours trop tôt. Heureusement, d'ici là, on a le temps de prendre des mesures...

La cathédrale de Strasbourg possède une horloge astronomique fournissant, sur l'écoulement du temps, les renseignements les plus divers. Voici une partie de son mécanisme.


Je me fais Janvier appeller Le plus froid de toute l'an
Mais si me puis ie bien venter Que ma saison fut app
La foy de Dieu fut ordonn
Car en mon temps fut circ
Jhesus. et si fut demonstr
En ce temps l'estoille de p

Un calendrier allemand datant de 1726.


Ce calendrier romain taillé dans un bloc de marbre a été trouvé dans les ruines de Pompéi.

Les Mayas avaient, croit-on, un calendrier de 19 mois beaucoup plus précis que le nôtre.




Un extrait d'un « calendrier des bergiers » de 1491.



L'ONU : à la recherche d'un nouveau calendrier.

On parle beaucoup de réformer le calendrier. Même l'ONU s'en occupe.

• Pourquoi ?

Ces mois qui peuvent avoir 28, 29, 30 ou 31 jours, ces trimestres aberrants, ces fêtes se promenant à travers les saisons valent bien des ennuis et des pertes d'argent aux compagnies aériennes ou ferroviaires, aux organisateurs de vacances ou ... aux marchands de calendriers.

• Comment ?

L'Union Astronomique Internationale a fixé une condition : que l'on réforme le calendrier, d'accord, mais que ce soit en le rendant perpétuel. Il faut que le nouveau calendrier, s'il voit jamais le jour, ramène chaque année les mêmes jours aux mêmes dates de façon à ce que l'on n'ait plus qu'un chiffre à y changer : celui du millésime.

Des centaines de projets ont déjà été proposés, qui tous se rattachent à trois types principaux :

a) CALENDRIER FIXE. — Il ressuscite le mois lunaire, avec 13 mois de 28 jours, plus 1 jour supplémentaire entre le 28 décembre et le 1er janvier, et, tous les 4 ans, un autre jour supplémentaire entre le 28 juin et le 1er juillet. Ce calendrier s'inspire, mais en moins farfelu, de celui qu'inventa en 1849 le philosophe français Auguste Comte. Les 13 mois de celui-ci s'appelaient Moïse, Homère, César, Archimède, Shakespeare, etc... et chacun des jours de son année était placé sous l'invocation d'un saint laïc. Ce type de calendrier a un défaut : il présenterait avec le passé une rupture si brutale qu'il a peu de chance d'être jamais accepté.

b) CALENDRIER DES ANNEES COMMUNES ET NON COMMUNES. — Il a été imaginé par un astronome canadien. Il comprendrait des années communes : 52 semaines, 364 jours, 4 trimestres de 91 jours, et des années non communes : une semaine supplémentaire, 371 jours. Le cycle complet serait de 400 ans, avec 329 années communes et 71 années non communes.

c) CALENDRIER MONDIAL. — C'est le projet dont s'occupe l'ONU. Il fut déjà présenté à la Société des Nations avant la guerre et il avait reçu l'approbation de nombreux pays. Le projet initial remonte d'ailleurs à 1834 et fut élaboré par un prêtre italien. Les mois auraient 4 trimestres de 13 semaines. Chaque année comprendrait un jour hors semaine, le 31 décembre, et chaque année bissextile un autre jour suplémentaire, le 31 juin. L'année commencerait toujours par un dimanche. Tous les trimestres commenceraient un dimanche et finiraient un samedi. L'inconvénient de ce système c'est qu'il romprait la continuité des jours de la semaine : une fois par an — deux fois les années bissextiles — on trouverait un jour qui aurait une date spéciale mais qui ne correspondrait à aucun jour de la semaine.

• Quand ?

Quoi qu'il en soit la réforme n'est sans doute par pour tout de suite. Pour qu'elle s'accomplisse sans trop de heurts, il faudrait qu'elle intervienne une année où normalement le 1e janvier tombe un dimanche. Ce sera le cas en 1967, mais cette année est trop proche; on n'aurait pas le temps d'ici là de se mettre d'accord. Il y aura ensuite 1978, 1984, 1989, 1995, 2006, où l'année commencera par un dimanche.

En attendant, notre vieux calendrier, qui sert depuis si longtemps, nous fera bien quelques années encore !

LA BONNE ANNEE DE FABRE D'EGLANTINE

C'est l'année qu'inventa la Convention en 1792. Elle commença le 22 septembre, en même temps que l'an I de la République. Pour baptiser le nouveau calendrier, on s'adressa à un poète, Fabre d'Eglantine. L'année était partagée en 12 mois de 30 jours, et Fabre donna à ces mois des noms en rapport avec le temps qu'il faisait, les travaux des champs, etc... Les trois mois d'automne devinrent Brumaire, Vendémiaire et Frimaire; en hiver il y eut Nivose, Pluviose, Ventose; au printemps Germinal, Floréal, Prairial; en été Messidor, Thermidor, Fructidor. La République supprima la semaine et la remplaça par la décade, ou période de dix jours. Ce fut même un des côtés qui rendirent ce calendrier impopulaire : les gens n'aimaient pas se voir supprimer un dimanche par mois. Le calendrier républicain fut aboli sous l'Empire, à partir du 1er janvier 1806. Fabre d'Eglantine, lui, était mort sur l'échafaud en 1794.

Fabre d'Eglantine

La Bonne Année n'importe quand

Si l'année commence désormais le 1er javier, ce n'est qu'en vertu d'une tradition récente. Jusqu'au XVIe siècle on se souhaita la « bonne année » à toutes sortes de moments, suivant les lieux et les traditions : à Noël, le 1er mars, le jour de l'Annonciation, le 1er avril. Souvent l'année commençait à Pâques, mais comme la date de Pâques est mobile, il arriva que certaines années eussent près de 13 mois, tandis que d'autres en possédaient à peine onze. En France, c'est seulement en 1564 qu'un édit de Charles IX fixa le début de l'année au 1er janvier. L'Angleterre s'obstina jusqu'en 1752 à inaugurer l'année le 25 mars et la Russie resta longtemps fidèle au 1er septembre. Aujourd'hui encore, les Musulmans, les Coptes, les Juifs ont des jours de l'an différents du nôtre.

La première (bonne) année du siècle

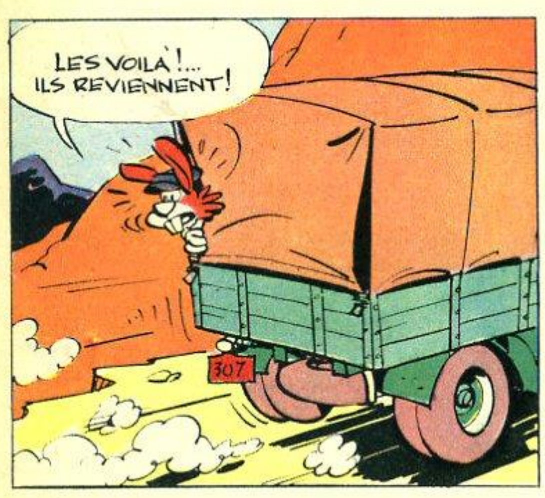
En quelle année a commencé le XXe siècle, à votre avis ?... Le 1er janvier 1900, allez-vous peut-être répondre. Erreur ! Si cela était, le premier siècle de l'ère chrétienne n'aurait eu que 99 ans. Le XXe siècle a commencé le 1er janvier 1901.

Pas de bonne année

Nous voici donc en l'an 1962 de l'ère chrétienne. Au fait, en sommes-nous bien sûrs? C'est un moine appelé Denys le Petit qui, dans la première moitié du VIe siècle, effectua de savants calculs pour fixer la date de la naissance du Christ. En réalité, on a de bonnes raisons pour estimer que ce moine s'est trompé dans ses calculs. Ce que l'on sait aujourd'hui des événements qui se sont produits aux alentours de la naissance du Christ — règne du roi Hérode, recensement de l'Empire romain, etc... — permet d'estimer que Jésus serait né de 4 à 6 ans avant la date fixée par Denys le Petit. De sorte que nous serions cette année, non pas en 1962, mais en 1968 ou en 1970. Mais, bien sûr, il est trop tard pour rectifier. Quant à la croyance selon laquelle la Nativité aurait eu lieu le 25 décembre, c'est une tradition postérieure au IVe siècle et qui ne repose sur rien.

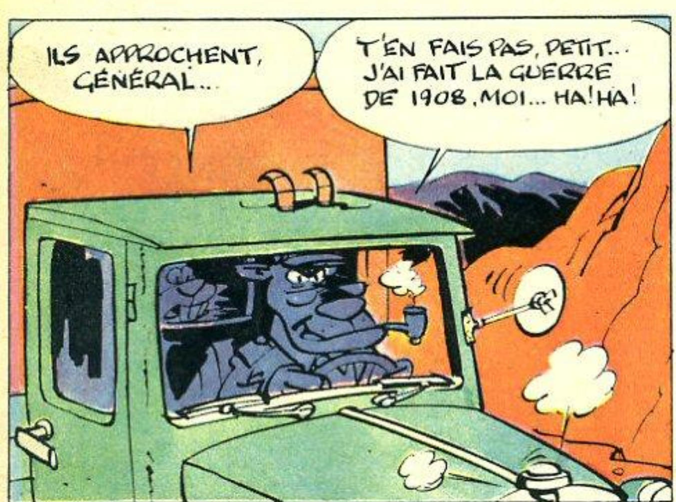
CHLOROPHYLLE JOUE

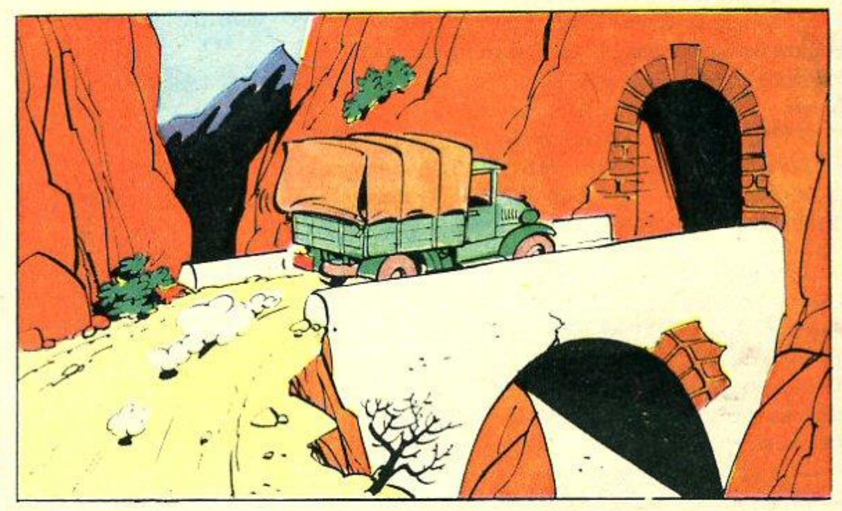
Les maquisards qui travaillent à

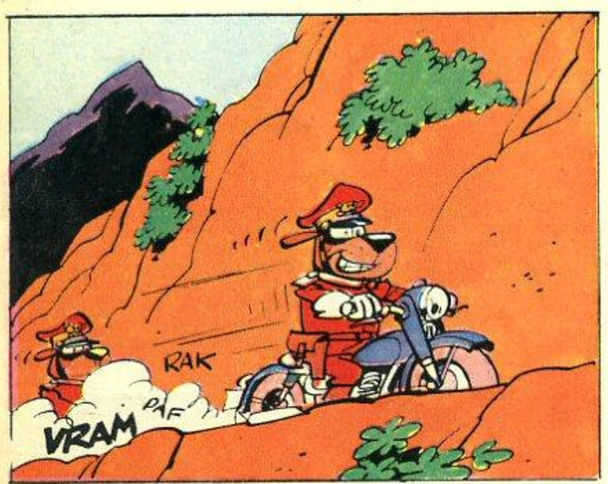






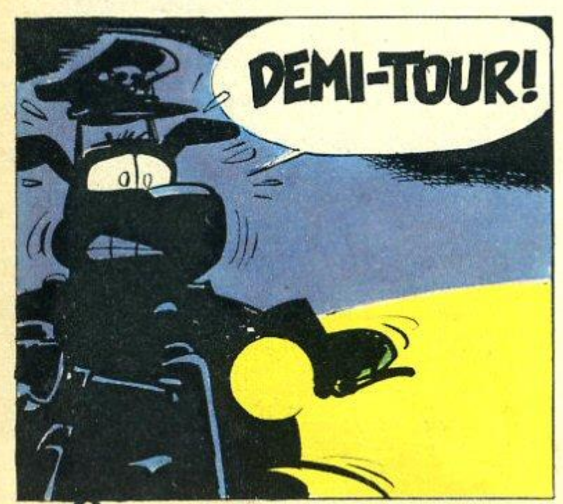








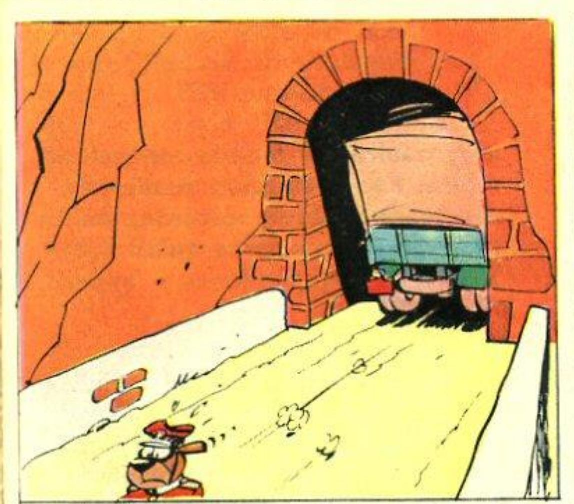


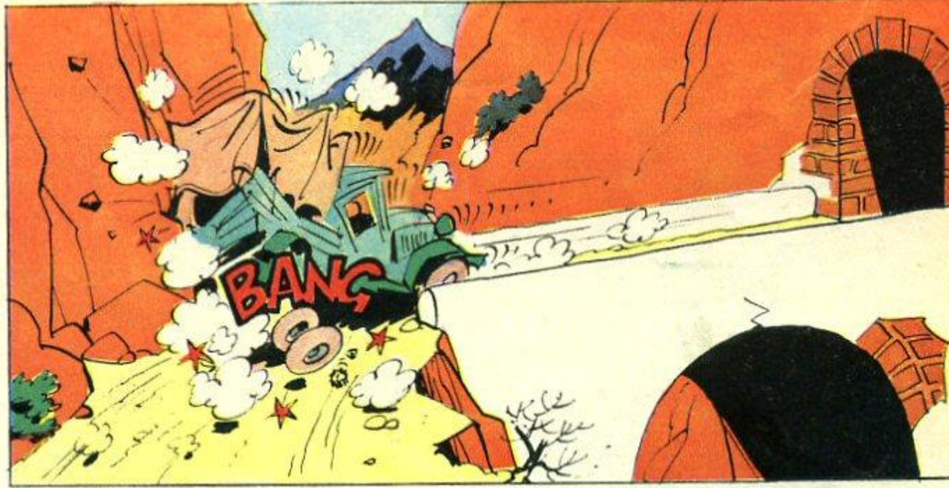


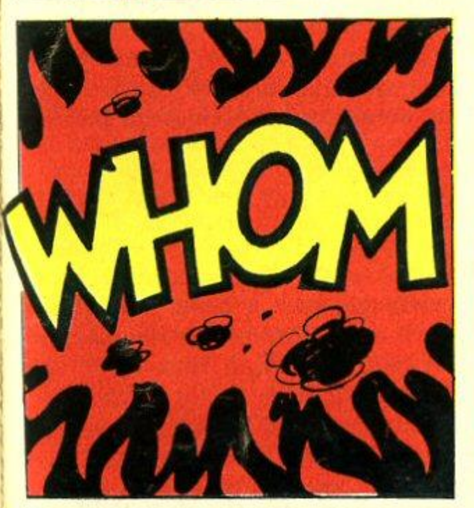


ET GAGNE ! par R. MACHEROT

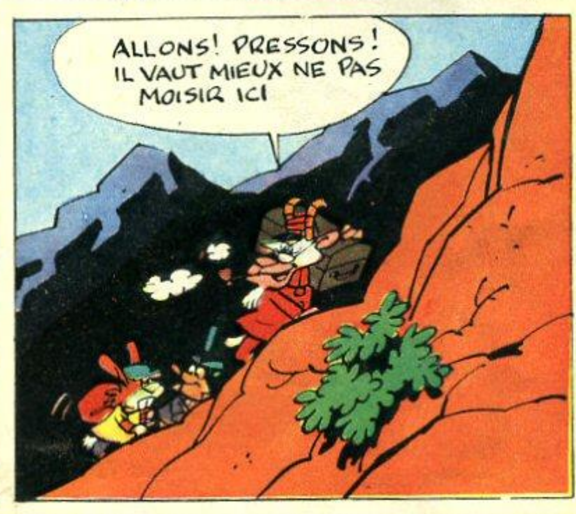
rance du roi Mitron sont poursuivis.













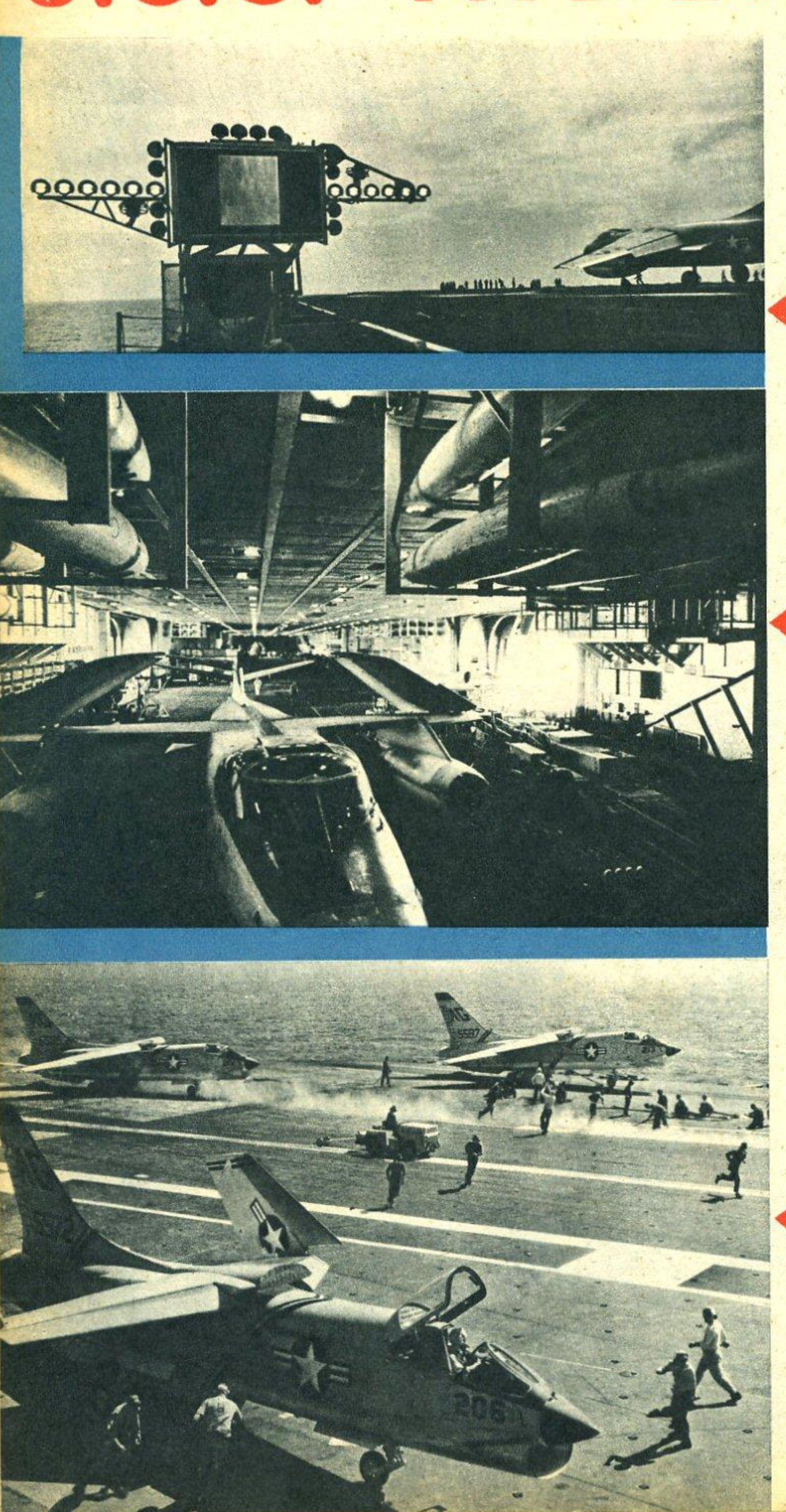






A SUIVRE

U.S.S. INDEPENDE



LONG de 319 m et pesant la bagatelle de 60.000 tonnes, le porte-avion USS « Independence » s'il n'est pas le plus gros navire du monde, en est néanmoins l'un des plus modernes. De construction toute récente, puisqu'il n'est entré en service qu'au début de 1961, l'« Independence » appartient

Plus délicat encore que le décollage, l'appontage se fait à l'aide d'un miroir qui permet au pilote de suivre la trajectoire idéale qui doit l'amener sur le pont où le crochet qui pend sous son avion saisira au passage un des brins d'acier tendus en travers de la « piste » et qui doivent freiner les avions en quelques dizaines de mètres.

L'« Independence » a beau être gigantesque, il est quand même rempli comme un œuf. Pensez, il faut loger une centaine d'avions de toutes tailles (certains atteignent 35 tonnes !), le carburant et les munitions qui leurs sont nécessaires, les 3350 marins et pilotes de l'équipage, sans parler évidemment de tous les équipements appartenant en propre au navire, comme les énormes turbines à vapeur qui déplacent ses 60.000 tonnes à plus de 60 à l'heure. Sur pratiquement toute la longueur du bateau, juste au-dessous du pont, sont situés les hangars dans lesquels les avions sont garés avec les ailes repliées afin qu'ils tiennent moins de place. Au plafond sont suspendus les réservoirs supplémentaires qui peuvent être accrochés sous les ailes des appareils pour les missions à longues distances.

L'avant du pont de l'« Independence » comporte deux catapultes à vapeur, très puissantes, qui peuvent lancer quatre avions en 40 secondes ! Les catapultes et le vent de la vitesse de déplacement du navire font que 35 m suffisent aux avions pour atteindre leur vitesse de décollage alors qu'ils devraient rouler sur terre près de 2 kilomètres. Les appareils que l'on voit s'apprêter ici à décoller sont des chasseurs monoplaces Chance-Vought F8U « Crusader ».

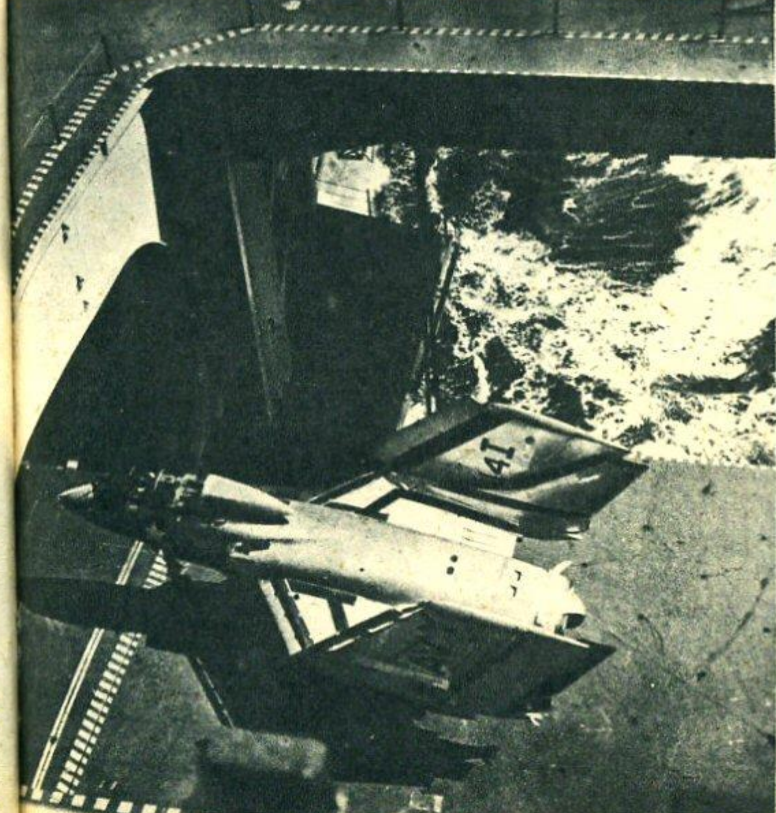
NCE

aux « flat-tops » de la classe « Forrestal ». Ceci pour vous dire qu'il n'est pas seul de son espèce n'étant en fait que le quatrième membre d'une famille qui, depuis peu, comporte six vaisseaux.

C'est à la découverte de ce monstre d'acier que nous vous convions par ces photographies.

Cette photo, mieux qu'aucune autre, vous explique le bien-fondé de l'expression « flat top », dessus plat, que les Américains utilisent en argot pour désigner les porte-avions. L'immensité du pont, pareil à un gigantesque plateau, est amplifié par l'absence d'avions, cette photographie ayant été prise alors que l'« Independence » quittait le port de New York pour ses premiers essais en mer. Notons au passage les principales caractéristiques du navire : sa passerelle déportée sur le côté pour dégager la surface du pont, la piste oblique, à la poupe, qui permet aux avions d'atterrir tandis que d'autres décollent du pont avant. Bien entendu, le mat n'est pas ici dans sa position normale : il a seulement été abaissé pour passer sous le pont de Brooklyn, dans le fond. A la proue, sur le pont d'envol, on aperçoit les deux lignes parallèles des deux catapultes.

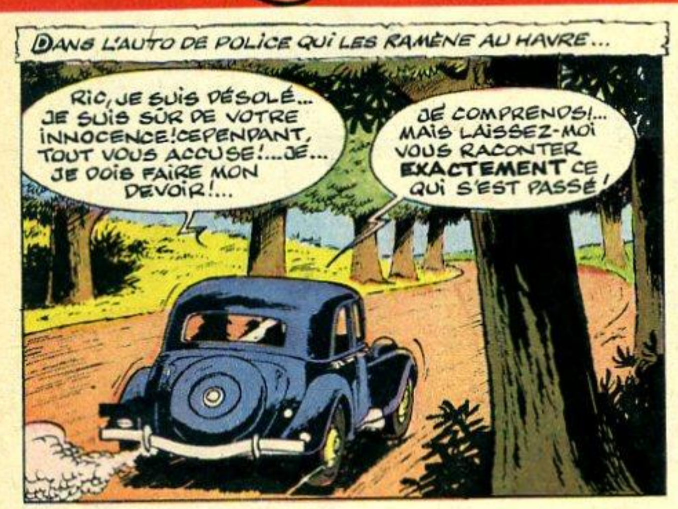
Du hangar au pont les avions utilisent des ascenseurs disposés en porte à faux au-dessus des flots, sur les côtés de la plate-forme d'envol. Une seule chose est importante : que les freins bloquent bien !





TRAQUENARI

Victime d'une infame machination, l



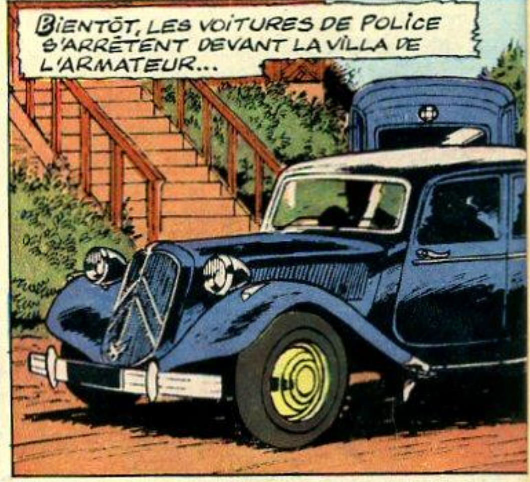
ET RIC FAIT LE RÉCIT DES DIVERS ÉVÉNEMENTS QUI SE SONT SUCCÉDÉ DEPUIS DEUX JOURS...

JE VOUS CROIS, RIC... MAIS LES AUTRES, COMMENT RÉAGIRONT-ILS?... VOUS ÊTES VICTIME D'UN COMPLOT DIABOLIQUE!!!





















AU HAVRE

PAR TIBET
DECORS DE MITTEI
TEXTES DE A. DUCHATEAU

ccusé d'avoir kidnappé le petit Marc Chevallier.























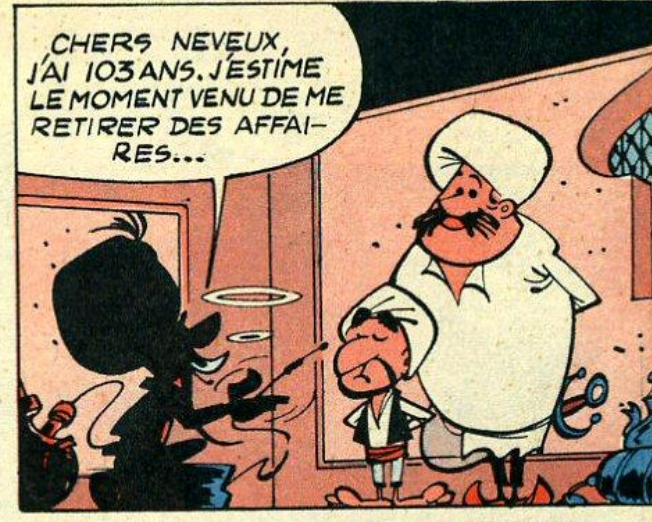




A SUIVRE

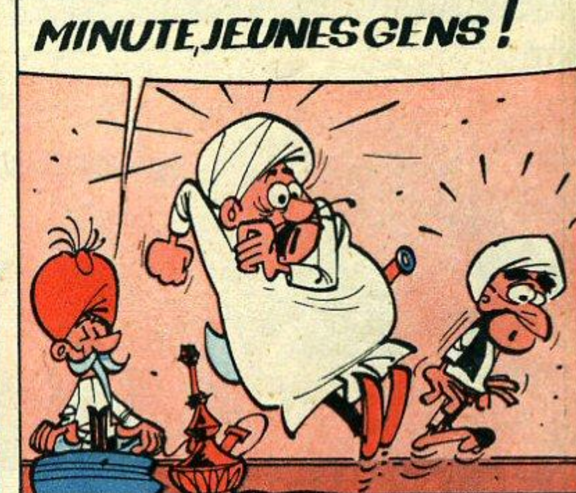
LA GRANDE SAGESSE





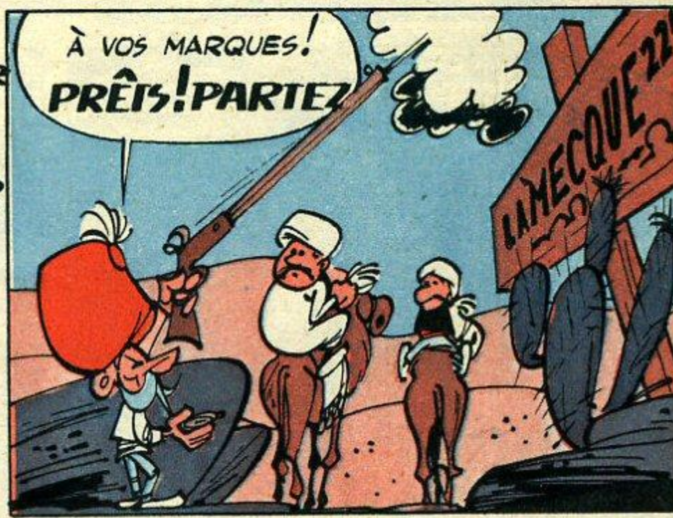


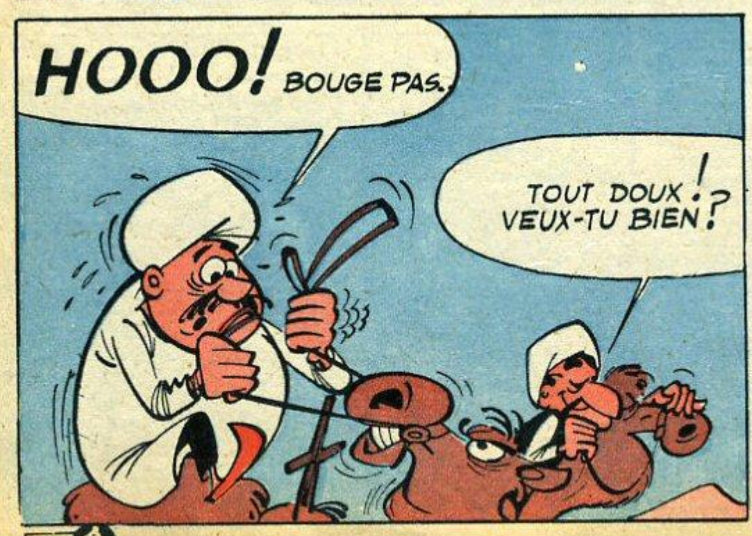








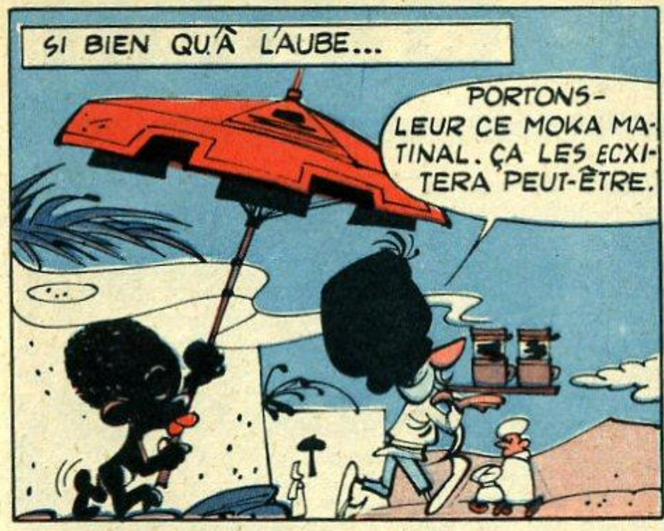


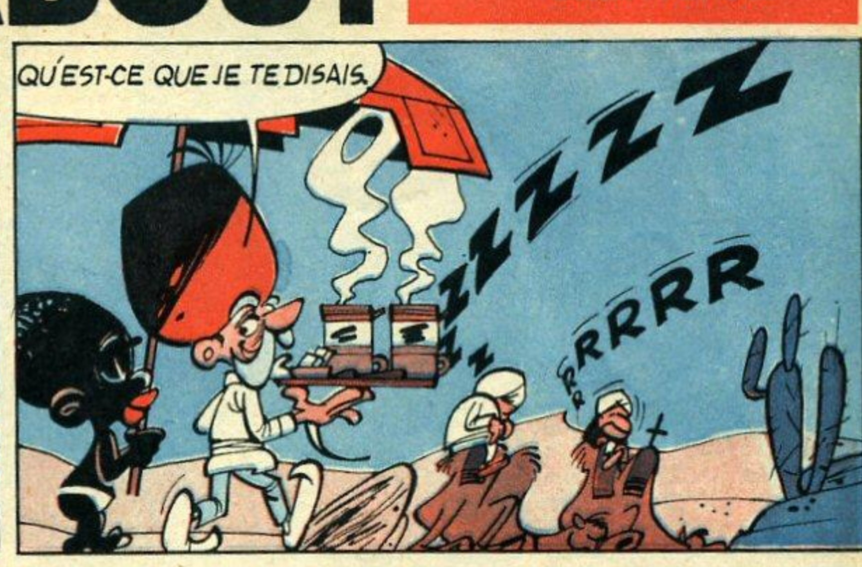


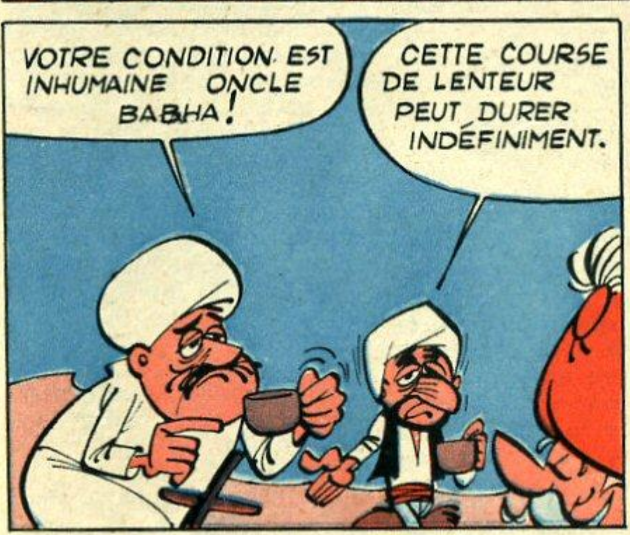


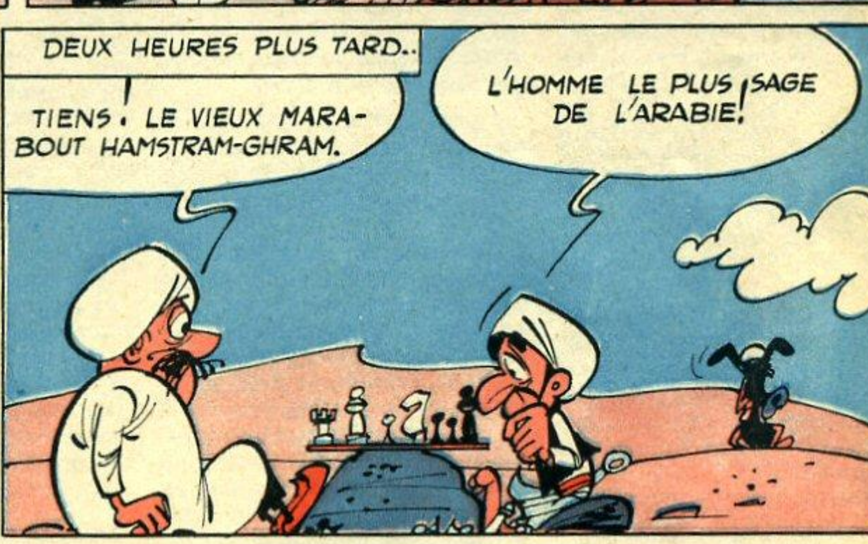
DU MARABOUT

Texte : DUVAL
Dessin : FONSKE



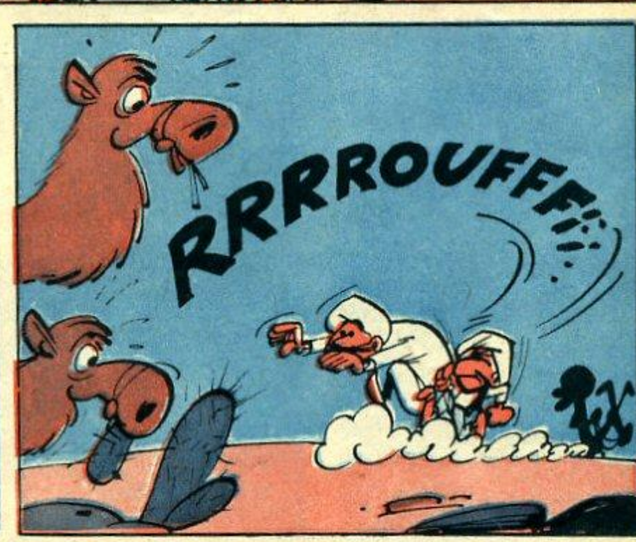


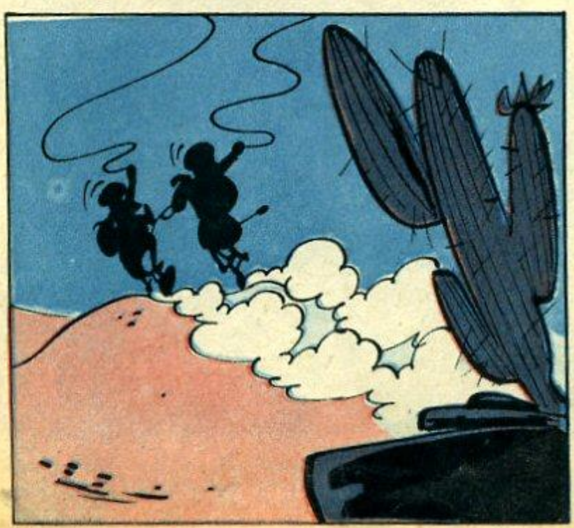














APRÈS AVOIR VAIN

L'avion

Le CL-44 en vol. Notez les deux charnières de la queue repliable, qui forment deux bosses.

DÉJA, depuis la guerre, l'avion a infligé une sévère défaite aux paquebots qui joignent les Etats-Unis à l'Europe. Pratiquement inexistants en 1939, les avions de lignes transatlantiques, la paix revenue, ont eu vite fait de rattraper le volume de trafic des luxueux **liners.** Puis ils l'ont dépassé et aujourd'hui le paquebot, qui garde — et gardera — un attrait bien compréhensible pour beaucoup de gens, doit se contenter de transporter à peine un tiers des passagers qui traversent l'Atlantique chaque année dans un sens ou dans l'autre.

Vous savez que les avions pour passagers comportent dans leur fuselage des soutes qui, outre les bagages, peuvent recevoir des marchandises. Pendant longtemps ce fret n'a été constitué que par un faible volume de colis urgents, des denrées périssables par exemple. Puis, peu à peu, ce volume a augmenté dans des proportions telles que les transporteurs aériens ont été obligés de mettre en ligne des **avions-cargos** ne transportant que des marchandises.

Jusqu'ici ces avions étaient peu nombreux et l'on se contentait, pour ce travail de « camionnage rapide », d'avions démodés ayant assuré déjà un gros trafic de passagers. Ce qui revient à dire qu'il s'agissait d'appareils lents et mal adaptés à leur nouvelle mission, les exigences du transport de fret étant très différentes de celles du transport de passagers. Par exemple, si un avion pour passagers peut se contenter de petites portes, un avion de fret doit en avoir d'aussi grandes que possible.

Quand les avions de ligne à réaction, **Boeing 707,** puis DC-8, ont fait leur apparition sur l'Atlantique, il y a deux ans, des quantités de quadrimoteurs à pistons encore neufs, comme le « **Super Constellation** » ou le **Douglas DC-7C,** se sont trouvés démodés. Les transporteurs en profitèrent pour en transformer un certain nombre en vue du transport des marchandises, obturant les fenêtres devenues inutiles et faisant ménager dans les flancs du fuselage des portes aussi grandes que possible. Mais, de l'avis de certaines sociétés américaines spécialisées qui ne transportent que du fret et rien d'autre, ce n'est là encore qu'un bricolage en définitive peu commode. Et c'est pourquoi elles se sont intéressées à la proposition du constructeur canadien CANADAIR, qui leur offrait un avion à turbines conçu spécialement pour le transport de fret : le CL-44.

Pourquoi, direz-vous, en parler aujourd'hui ? Tout simplement parce que cet avion, le « Forty Four », va entrer en ligne sous peu et qu'on aura par conséquent la possibilité désormais de le voir sur les aéroports européens.

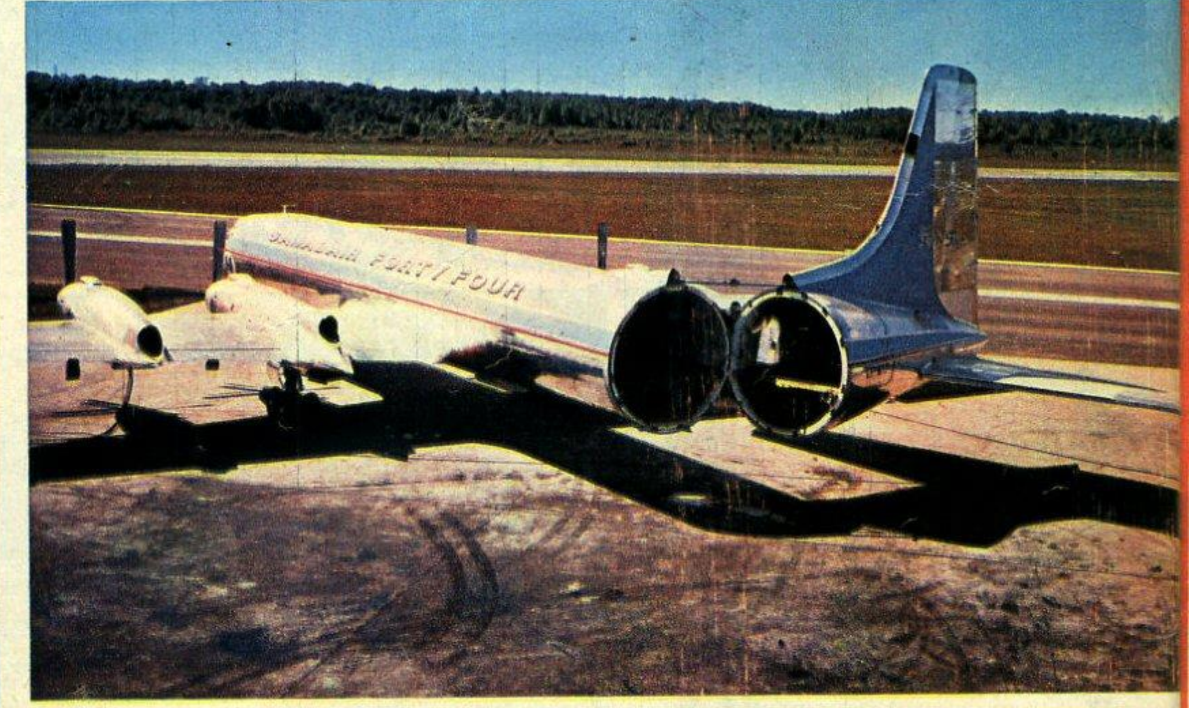
Les problèmes du fret

Le grand public est encore peu habitué à cette idée de faire transporter des marchandises par avion. La voie aérienne semble à priori trop coûteuse pour justifier son emploi généralisé. A cela, les spécialistes du transport de fret par avion vous répondront que si le fret aérien est trop cher, c'est parce que les avions dont ils disposent sont mal adaptés à ce travail; autrement dit, ils ne sont pas efficaces. Et c'est pourquoi, avant d'aller plus loin, nous allons essayer de déterminer ce que devrait être l'avion de fret idéal.

Si vous posez cette question à un transporteur, il vous dira que son rêve est de pouvoir disposer... d'une caisse avec des ailes ! Eh ! oui, car la forme parallèlépipédique (ouf !) est celle qui présente le plus grand volume utilisable et qui est la plus facile à remplir. Et c'est justement ce que cherche notre transporteur : un avion dans lequel il puisse entrer et sortir rapidement des charges volumineuses. Car un avion, c'est fait pour voler et, contrairement à ce que vous pourriez penser, **c'est quand il est au sol qu'il coûte cher !** Evidemment, au sol, il ne consomme pas de carburant, mais il faut néanmoins payer l'équipage et l'assurance pendant ce temps là. Donc, notre transporteur cherchera à faire voler son avion un maximum d'heures par mois. Et c'est pour cela que la facilité de chargement a une si grande importance pour lui, car toute heure passée à entrer ou sor-

FICHE TECHNIQUE

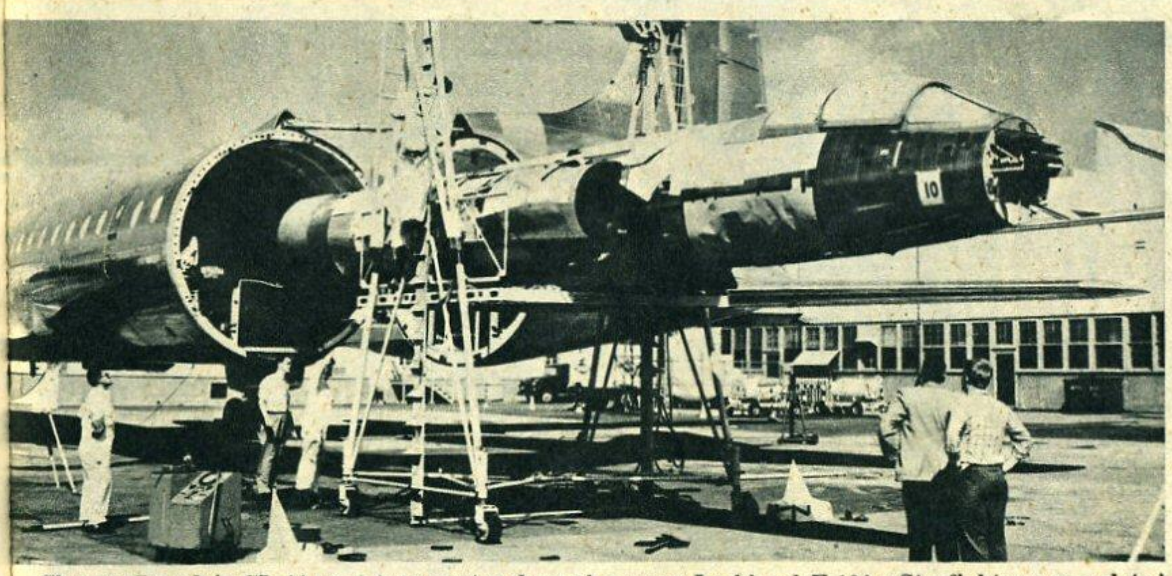
Nom : Canadair
Prénom : CL-44
Surnom : « Forty Four »
Envergure : 43,37 m
Longueur : 41,70 m
Hauteur : 11,80 m
Type des moteurs : turbopropulseurs Rolls Royce « Tyne »
Puissance : 5809 CV chacun
Diamètre des hélices : 4,80m
Capacité de carburant normale : 38.600 litres
Capacité maximale : 46.114 litres
Capacité totale des soutes à fret : 208 m3
Poids à vide : 39.500 kg
Charge utile maximale : 30 tonnes
Poids total : 93 tonnes
Distance franchissable à pleine charge avec réserve de carburant : 4.500 km
Longueur de décollage à pleine charge : 2.075 m
Vitesse de croisière à 6.400 m : 650 km/h



Ce « gros plan » montre bien la répartition des soutes du CL-44. En haut, la soute principale, et au-dessous, la soute inférieure arrière. A droite, la queue repliable avec sa soute auxiliaire.

CU LE PAQUEBOT SUR L'ATLANTIQUE...

s'attaque au cargo



Chaque Canadair CL-44 peut transporter deux chasseurs Lockheed F-104 « Starfighter » complets !

tir des colis représente une perte sèche. Conséquence : un avion à chargement et déchargement rapides permet de baisser les prix de transport.

Donc, pour en revenir au **Canadair,** il fallait qu'il comporte de grandes ouvertures. Comment faire? Le problème, c'est de faire entrer des charges dans le fuselage, qui se présente comme un long tube. L'idéal, se dirent les ingénieurs canadiens, serait de pouvoir introduire le fret dans l'axe du fuselage plutôt que par le côté, car cela éviterait de la manutention. Par conséquent, il fallait pouvoir utiliser comme porte toute la section du fuselage et pour y parvenir, ils ont adopté un procédé révolutionnaire sur un avion de cette taille : l'arrière du fuselage, avec les empennages, se replie sur le côté !...

Vous êtes trop au courant des questions d'aviation pour ne pas imaginer tout de suite les nombreux problèmes qu'une telle solution a posés. Il y en eut trois principaux : concevoir des charnières assez robustes pour supporter le porte à faux des empennages sans se fausser; mettre au point des systèmes automatiques de raccords des multiples tringles de commandes et tuyauteries qui courent d'un bout à l'autre du fuselage et, surtout, imaginer un système qui assure l'étanchéité de la cabine pressurisée. De longs travaux ont en définitive permis de venir à bout de ces difficultés d'une manière très satisfaisante.

Et, aujourd'hui, le CL-44 entre en service sur l'Atlantique Nord. Premier avion civil conçu spécifiquement pour le transport des marchandises, il pré-figure les flottes nombreuses qui, dans les années à venir, vont relayer en grande partie les bateaux, accélérant les échanges commerciaux entre les Etats-Unis et l'Europe. C'est une nouvelle ère de transport par avion qui commence; plein de promesses pour les transporteurs aériens.

ROLAND DE NARBONNE.

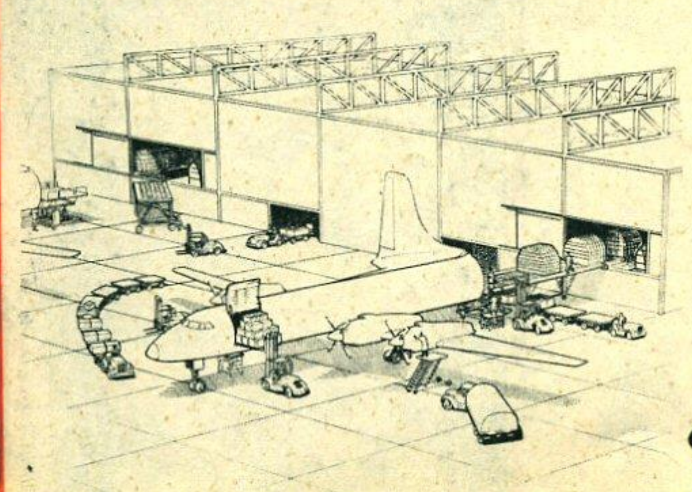
LE SYSTEME DU FRET CANADAIR

Le CL-44 est indissociable du système de manutention du fret qui a été étudié pour lui par son constructeur, pour qu'il demeure au sol le moins longtemps possible.

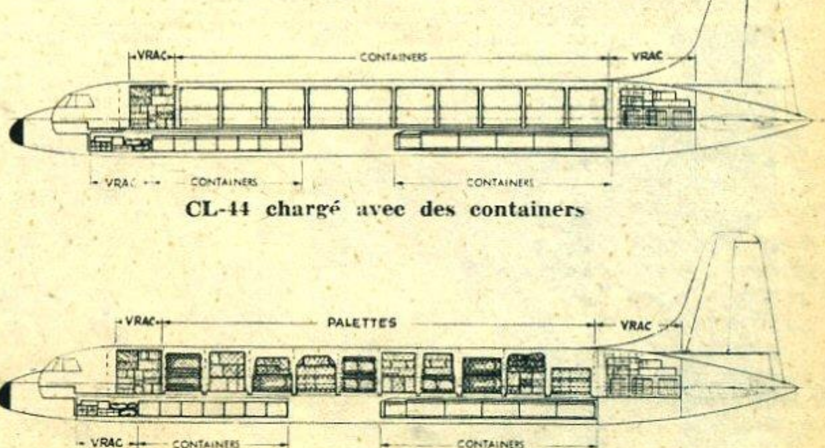
Disons tout d'abord un mot encore du CL-44 lui-même, pour préciser qu'il comporte trois soutes distinctes : la soute principale au-dessus du plancher et, au-dessous, en avant et en arrière de la partie de l'aile qui traverse le fuselage, deux soutes plus petites. De ces deux-ci, seule la postérieure est directement accessible lorsque la queue est repliée. L'autre comporte une porte latérale.

Le principe de base adopté pour accélérer les opérations de chargement et de déchargement est simple : la charge est préparée avant l'arrivée de l'avion sous forme de CONTAINERS démontables (comme ceux utilisés pour les déménagements) ou sous forme de PALETTES, plateaux de forme appropriée sur lesquels on dispose la charge selon une pyramide correspondant à la forme de la soute. Palettes et containers coulissent dans l'avion sur des galets aménagés sur le plancher au niveau duquel ils sont hissés par des véhicules spécialement étudiés. Pour ce qui est des soutes inférieures, elles ne peuvent recevoir que des containers spéciaux.

Sur les dessins ci-dessus, vous remarquerez qu'à l'avant des soutes et dans la queue, les marchandises sont chargées en vrac ; en ces points du fuselage, les parois ne sont plus parallèles et ne sont plus suffisamment écartées pour recevoir palettes et containers.



Grâce à des installations spéciales, le chargement d'un CL-44 s'effectue tambour battant !



CL-44 chargé avec des containers

CL-44 chargé avec des palettes.



L'ESCADRE

Ayant défendu ceux que Rolf allait faire mettre à



















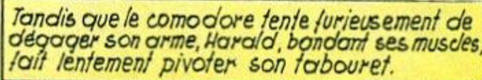


ROUGE

par L. & F. FUNCKEN

Harald doit se mesurer au cruel personnage.

















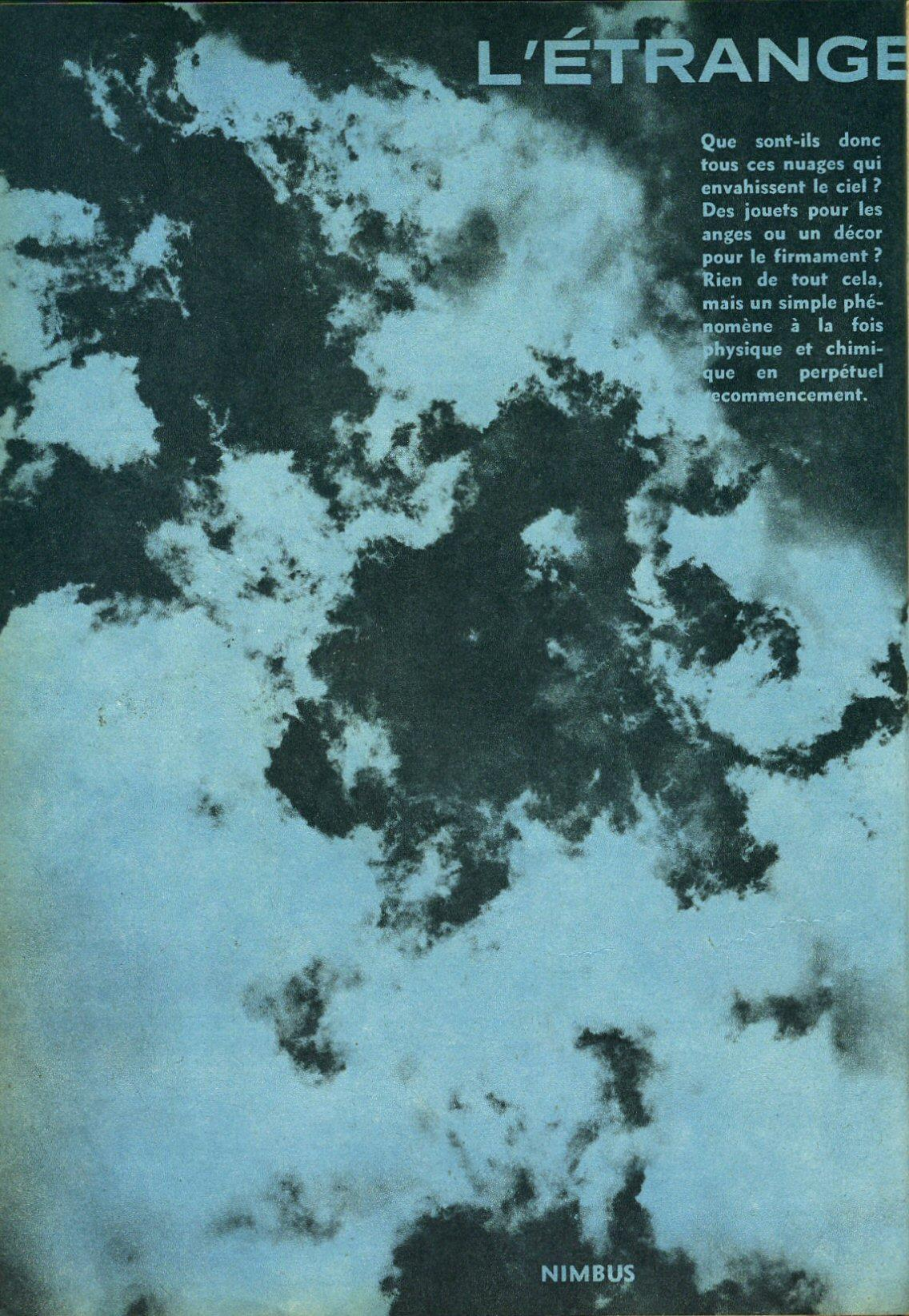








A SUIVRE



L'ÉTRANGE

Que sont-ils donc tous ces nuages qui envahissent le ciel ? Des jouets pour les anges ou un décor pour le firmament ? Rien de tout cela, mais un simple phénomène à la fois physique et chimique en perpétuel recommencement.

NIMBUS

OCÉAN DES NUÉES

QUE savons-nous des nuages ? Pas grand'chose en vérité !

Bient souvent, on se contente d'envoyer aux nues un regard distrait. On admire rarement un nuage, hélas ! On les lorgne d'un mauvais œil lorsqu'ils sont par trop menaçants de pluie !

Les nuages, pourtant, qu'ils aient la forme de pompons blancs et duveteux ou l'apparence d'un voile de mariée ; qu'ils ressemblent à une montagne de crème fouettée ou à une tenture d'un gris de plomb, sont toujours beaux à regarder. Ils sont vivants et remuants, changeants sans cesse de place et de forme.

Ne vous êtes-vous jamais amusés à regarder, le nez collé contre la fenêtre, toutes les différentes figures d'un nuage, en essayant de lui donner une ressemblance avec un animal ou une chose, ou, même, avec un être humain ?

C'est très amusant !

Mais, si nous songions plutôt à « apprendre » ce qu'est un nuage et comment il se forme, ne serait-ce pas tout aussi amusant ?

★ L'astmosphère contient toujours des vapeurs d'eau, qui proviennent de l'évaporation qui s'effectue au-dessus des milieux humides : mers, lacs, fleuves, ou même des végétaux des régions humides ou marécageuses.

★ Ces vapeurs flottent dans les couches inférieures de l'atmosphère et, l'air étant moins dense en altitude, elles sont entraînées vers le haut. De plus, par suite de la diminution de pression, cet air qui se déplace vers le haut se détend et ainsi se refroidit.

Exemple :

Prenons une portion d'air de 100 m3 ayant 30° C. Elle ne peut contenir plus de 3.000 gr. de vapeur d'eau, la quantité de vapeur étant en rapport avec la température. Si, en s'élevant, cet air arrive au contact d'une zone plus froide, il va évidemment se refroidir. Il ne pourra, alors, plus contenir autant de vapeur d'eau qu'auparavant.

Ainsi, cette masse d'air ayant 30° C. et tombant à 20° C. ne pourra plus contenir 3.000 gr. de vapeur d'eau, mais 2.000 gr. Il y aura donc un excédant de 1.000 gr. qui vont se condenser, c'est-à-dire retourner à l'état primitif et former un amas de gouttelettes ou un nuage. On voit par là que la cause de la formation d'un nuage est le refroidissement d'une masse d'air.

Comment les nuages se maintiennent-ils dans l'air ?

Dans chaque gouttelette d'eau qui constitue un nuage se trouve une petite sphère massive de glace, de densité 800 fois plus forte que le milieu gazeux où elle se trouve.

Entraînée par son poids, la gouttelette d'eau tombe et, la chaleur étant plus forte à la base du nuage qu'au-dessus, elle est très souvent vaporisée à nouveau.

Ainsi, nous constatons deux phénomènes :

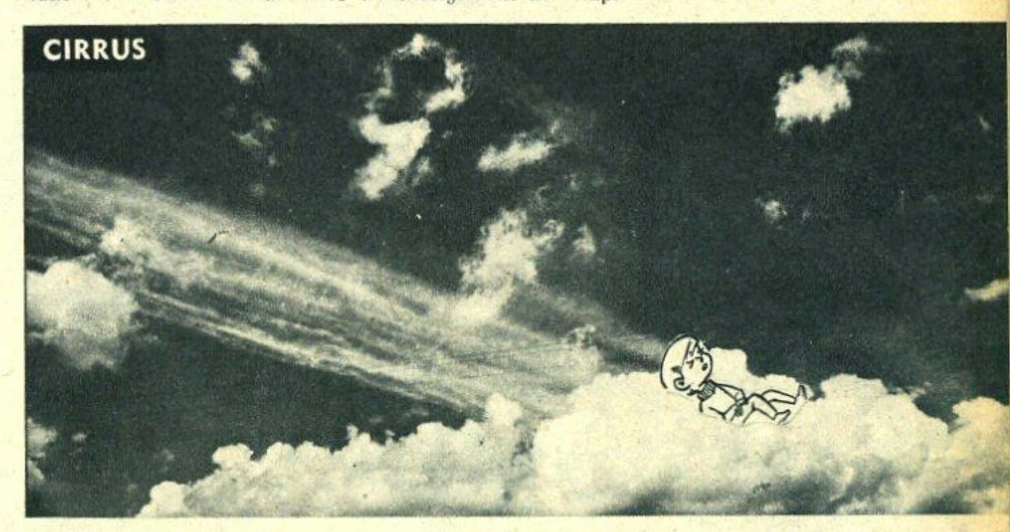
1° un nuage ne flotte pas dans l'air, il tombe sans cesse ;

2° il se défait par le bas et se refait par le haut.

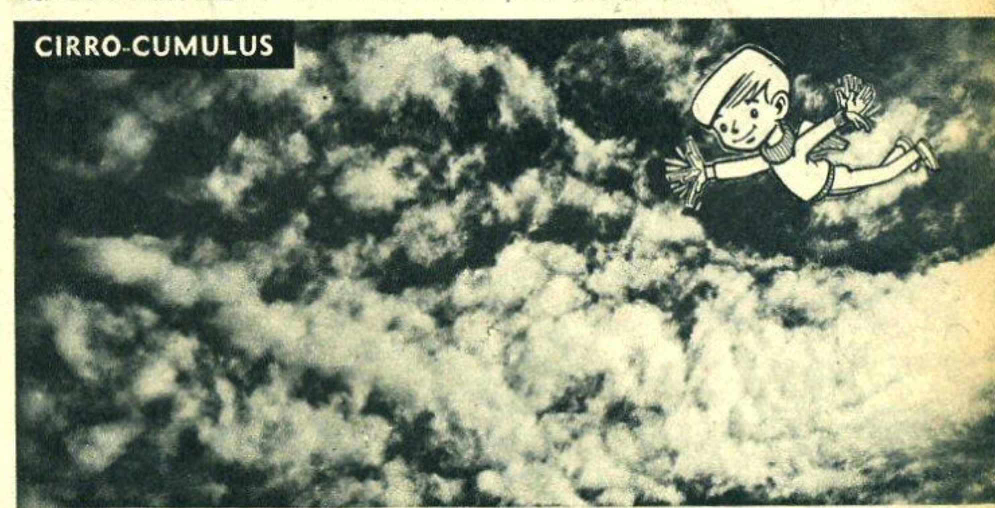
LES FAMILLES DES NUAGES

On groupe les nuages en dix catégories dont les principales sont :

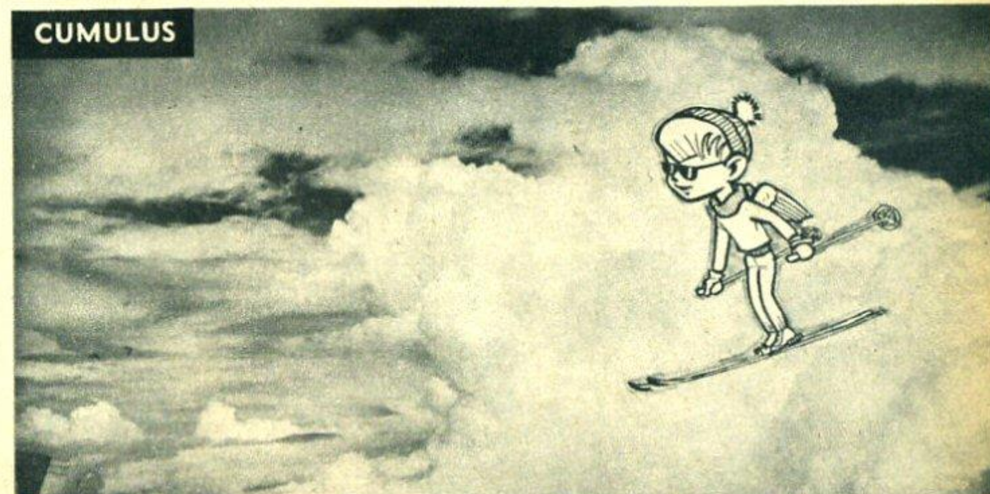
Les CIRRUS : petites nuées blanches et fines formées de minces aiguilles de glace. Altitude : 8 à 12.000 m. annonce un changement de temps



Les CIRROCUMULUS : couche ou banc de petits flocons blancs.



Les CUMULUS : Nuages épais aux contours bien définis. Le sommet forme dôme tandis que la base est généralement horizontale. Ressemblent à des chaînes de montagnes. Atteignent 2 à 6.000 m.



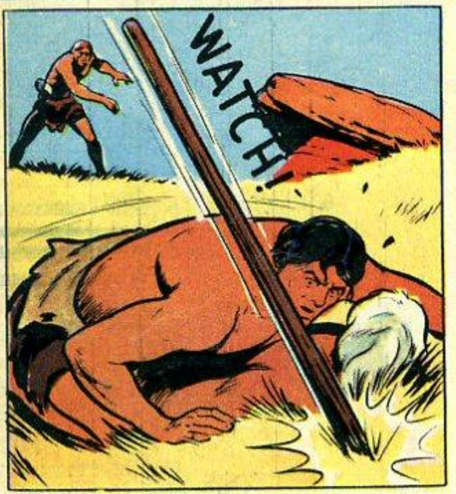
NIMBUS : Nuages sombres et épais, de faible altitude (800 à 1.600 m). Ils s'écroulent en averses.

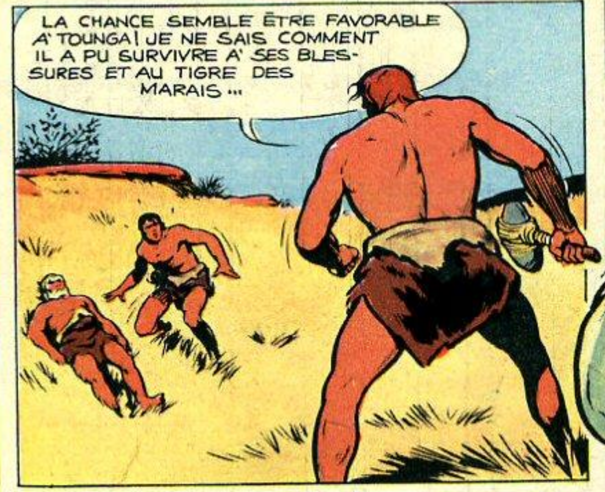
Maintenant, il ne vous reste plus qu'à regarder le ciel, à étudier la forme des nuages et vous pourrez dire : « Ça, c'est un cumulus ! » Ou bien, « Ce ciel moutonné, ce sont des cirrus !... » Et vous aurez l'air d'un grand savant !



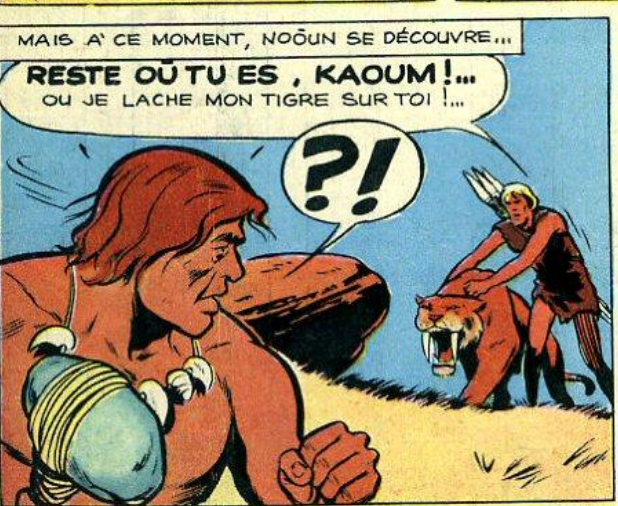
LA HORDE

Kaoum s'est aperçu, avec fu













UNE DOULEUR PROFONDE S'INSINUE AU COEUR DE TOUNGA, A LAQUELLE SE MÊLE UNE FROIDE COLÈRE...

KAOUM EST RESPONSABLE DE LA MORT DE NAA-GHIR!... COMME IL EST COUPABLE D'AVOIR VOULU CAUSER CELLE DE TOUNGA!... LA HAINE ET LE MÉPRIS DE KAOUM POUR SES FRÈRES DE RACE EST INDIGNE D'UN VRAI GHMOUR!... TOUNGA NE PEUT ACCEPTER CELA!... CETTE FOIS, C'EST LUI QUI LANCE UN DÉFI A SON FRÈRE KAOUM!









SES DEUX FILS KAOUM ET TOUNGA VONT SE LIVRER COMBAT! QU'AUCUN DE VOUS NE CHERCHE A INTERVENIR CAR IL PÉRIRAIT AUSSITOT SOUS LES GRIFFES DE MON TIGRE!...

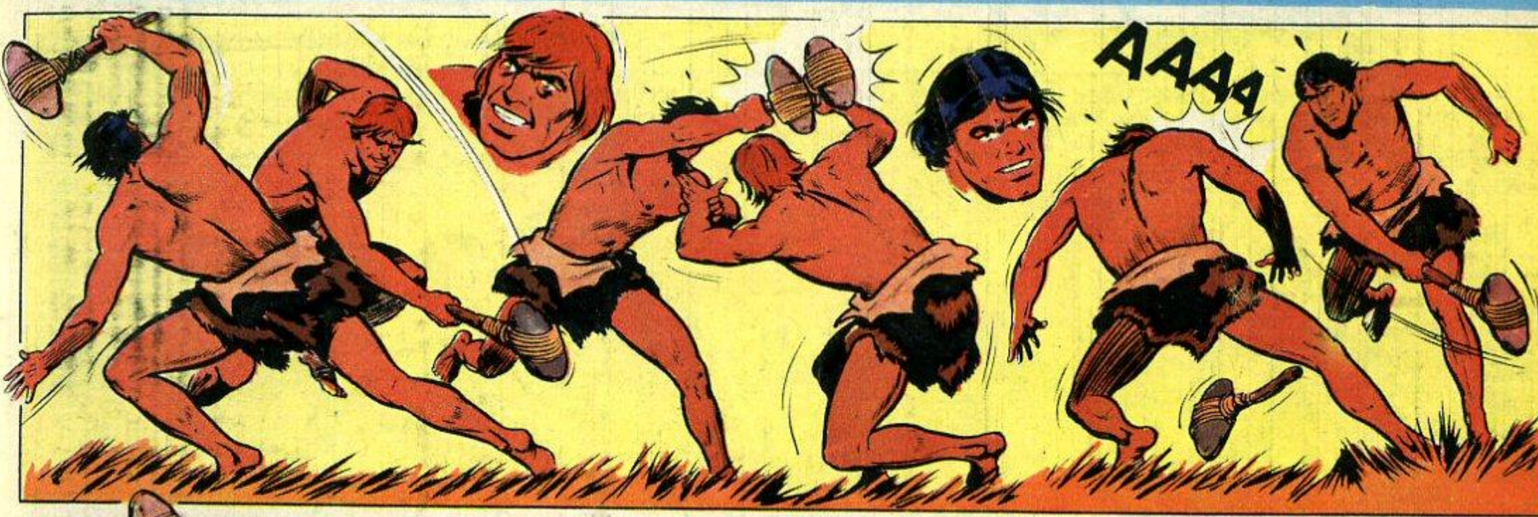


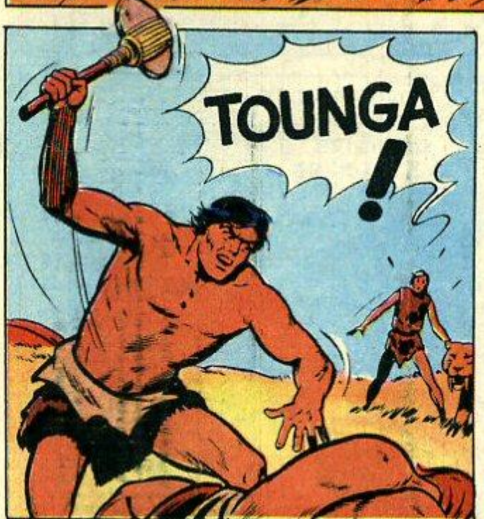


MAUDITE !

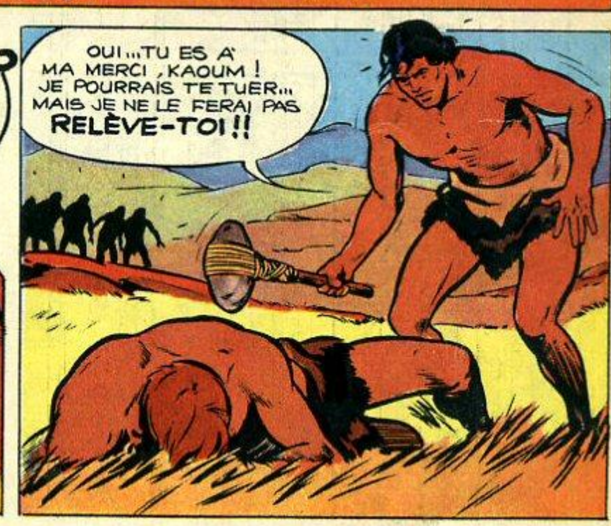
...e Tounga était toujours en vie.

PAR E. AIDANS.









NAA-GHIR EST MORT !! IL FAUT UN NOUVEAU CHEF À LA HORDE ! TOUNGA NE VEUT PAS ÊTRE LE CHEF DES GHMOUR ; JAMAIS IL NE L'A VOULU !... TU SERAS DONC CE CHEF, KAOUM, COMME IL A ÉTÉ DIT !... **C'EST POURQUOI, JE TE LAISSE LA VIE !...**

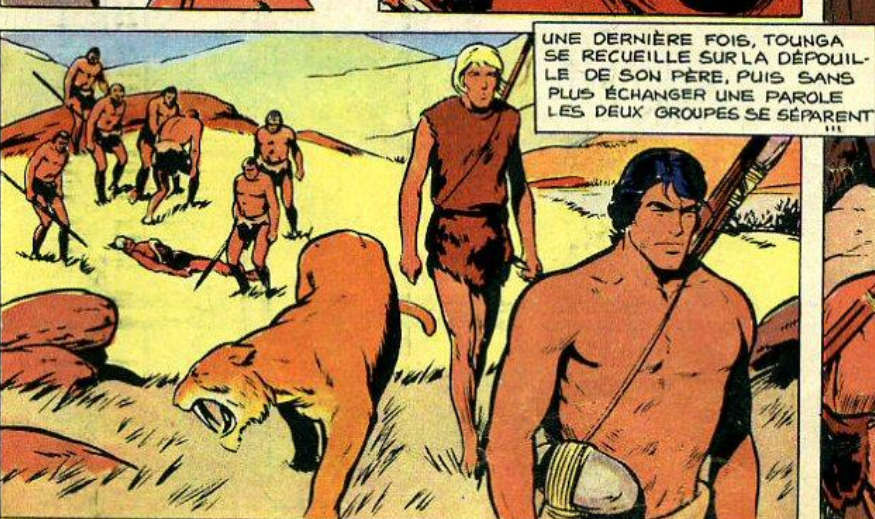


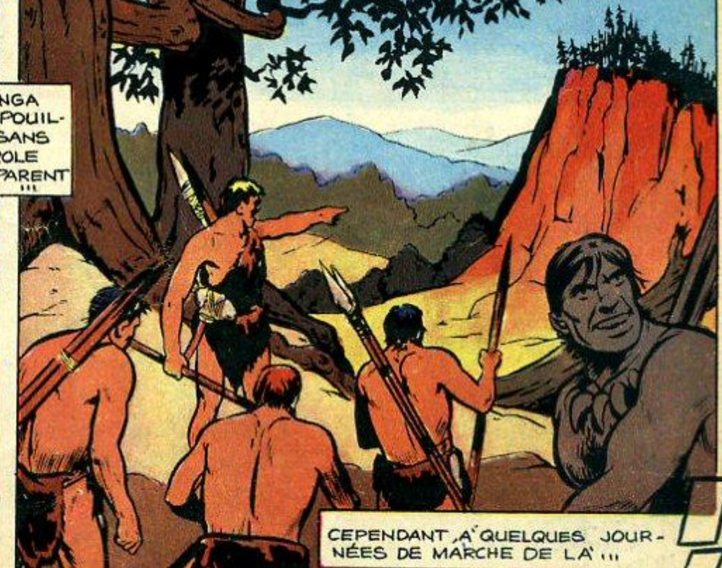
YA, KAOUM ! LES GHMOUR T'ATTENDENT ! DÉSORMAIS, LA SECURITÉ DE LA HORDE REPOSE SUR TA FORCE ET TA SAGESSE !... QUE L'EXEMPLE DE NOTRE PÈRE TE GUIDE, ET QUE SON ESPRIT TE PROTÈGE !...

TOUNGA S'EST MONTRÉ GENÉREUX, C'EST BIEN ! MAIS ... QUE VA-T-IL FAIRE MAINTENANT ?

JE QUITTE LA HORDE !... JE N'AI PAS POUR MES FRÈRES LE MÉPRIS QU'ILS ONT POUR MOI, MAIS, JE NE POURRAIS PLUS VIVRE PARMI EUX !... ET PUIS, JE N'AI AUCUN REGRET À LES QUITTER, CAR ... J'AI RETROUVÉ UN **"FRÈRE"**...

UNE DERNIÈRE FOIS, TOUNGA SE RECUEILLE SUR LA DÉPOUILLE DE SON PÈRE, PUIS SANS PLUS ÉCHANGER UNE PAROLE LES DEUX GROUPES SE SÉPARENT ...



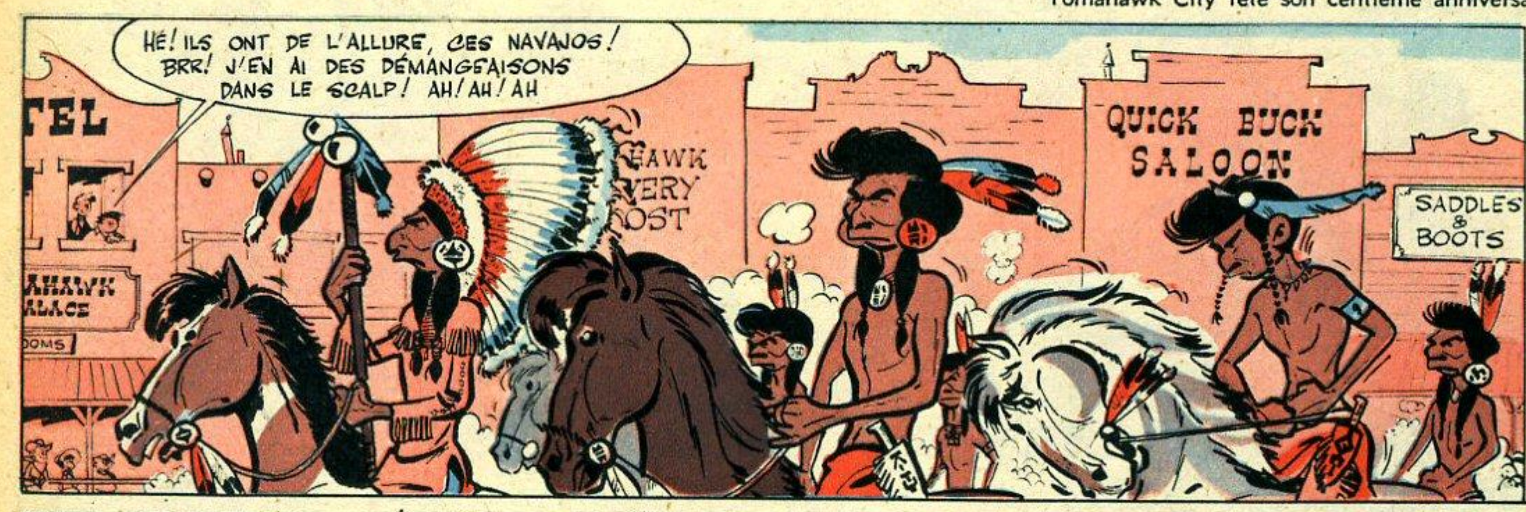


À SUIVRE



L'OR des

Tomahawk City fête son centième anniversaire





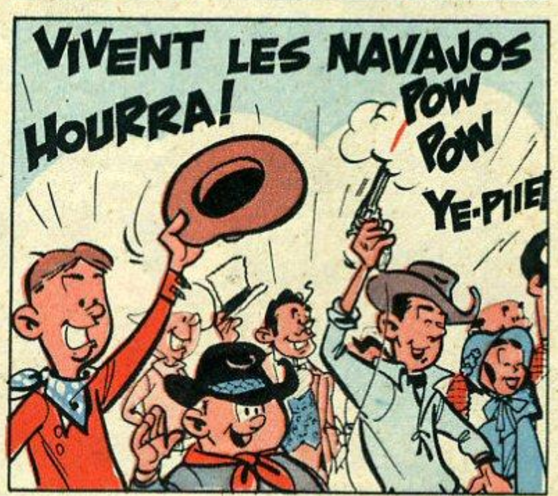




PAS FOU, NON?! ET LES TOURISTES QUI NOUS ÉCOUTENT!!!... NOUS SOMMES IL Y A CENT ANS, MALHEUREUX! TU ES TON PROPRE ARRIÈRE-GRAND-PÈRE ET LA MACHINE À LAVER N'EST PAS INVENTÉE!!!

OUPS! J'OUBLIAIS!







TU OUBLIES QUE LEUR RECONSTITUTION COMPREND UNE BONNE PETITE BANQUE COMME ON N'EN FAIT PLUS... UNE DE CES PETITES BANQUES TOUT-À-FAIT À LA POIN- TURE...



NAVAJOS

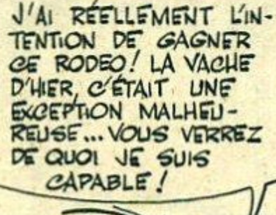
PAR GREG,

reconstituant le décor de la ville au siècle dernier.



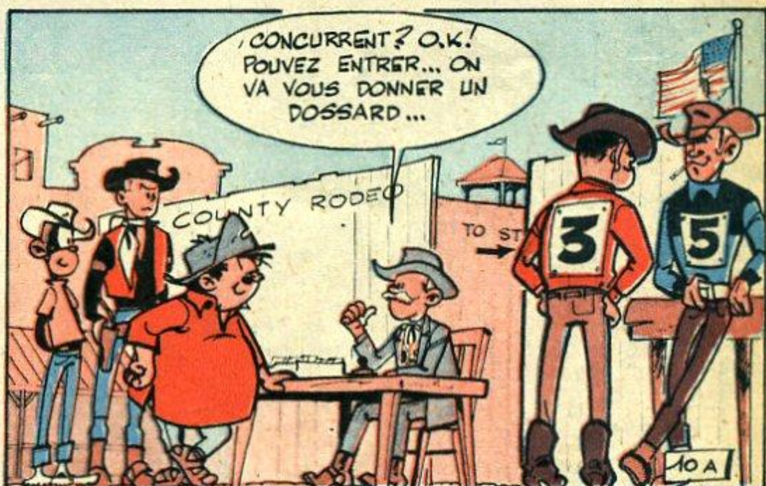












ENFIN! UN DÉCOR À MA MESURE!

ESPÉRONS QUE LA CIVIÈRE LE SOIT AUSSI!

TOMAHAW

JURY

TOMAHAWK COUNTY RODEO

MEUH

EXIT

17

CORRAL

CHAMPIONSH

13

10 B

Comment se sont ou
LES PORTES DU

Voler est certainement l'un des plus vieux rêves de l'homme. Depuis qu'il a vu un oiseau, il a cherché à l'imiter, soit par lui-même, soit à l'aide d'une machine de son invention.

AUSSI loin que l'on remonte dans l'histoire de l'humanité, on trouve trace des recherches de l'homme sur la manière d'acquérir le pouvoir de voler que lui a refusé le créateur. Faut-il vous rappeler la légende d'Icare ?... Mais il n'y que 71 ans que la preuve a été faite que l'on pouvait effectivement voler : c'est en effet le 9 octobre 1890, qu'un homme a réussi pour la première fois à quitter le sol à bord d'une machine volante de son invention, mûe par ses propres moyens et, bien entendu, plus lourde que l'air (ce qui n'est pas le cas des ballons). Cet homme était un Français : Clément Ader.

Première matérialisation d'un vieux rêve, ce bond (on peut difficilement parler d'un vol), n'était que l'aboutissement de longues recherches, souvent fantaisistes d'ailleurs, poursuivis au cours des siècles par des enthousiastes de toutes extractions savants ou paysans, militaires ou hommes d'église, artistes ou ingénieurs. Dans le « Livre des Montagnes et des Mers », ouvrage chinois datant de plus de 2.000 ans, on trouve déjà des gravures représentant des êtres volant dans des chars actionnés par de petites roues à ailettes et même, équipés... de parachutes !

Les premières études techniques réellement valables des possibilités du vol, nous les devons à Léonard de Vinci. Ce génie universel a en effet déterminé les théories générales du vol, dessiné des avions à ailes battantes et conçu le premier hélicoptère !...

Parmi toutes les machines volantes qui furent imaginées au cours des siècles par des esprits inventifs et passionnés, certaines apparaissent comme un peu farfelues et n'avaient assurément aucune chance de pouvoir voler. D'autres, au contraire, n'eurent qu'un tort, c'est d'arriver trop tôt, à des époques où les sources d'énergie mécaniques étaient trop lourdes et trop peu puissantes pour entretenir ou créer le vol. Réalisées aujourd'hui avec les moyens techniques dont nous disposons, elles seraient certainement viables.

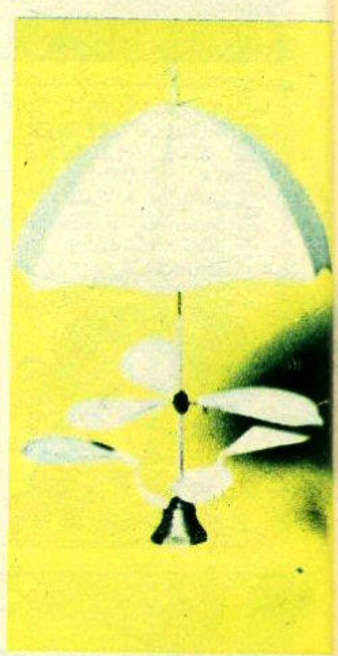
Il faudrait infiniment de patience pour dresser la liste de tous les travaux s'échelonnant dans le temps, qui ont ouvert les portes du ciel à l'homme ! Cette liste serait aussi stupéfiante que la comparaison entre les fulgurants progrès de l'aéronautique en 70 ans et ceux de la marine en 10 siècles.

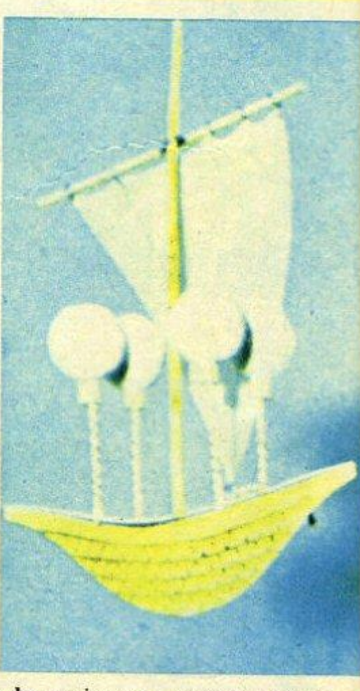
Les ravissantes maquettes que nous vous présentons ici, et qui ont été réalisées par Jac Remise avec beaucoup de talent, vous feront peut-être sourire par leurs formes et leurs conceptions bizarres, souvent fantaisistes, parfois abracadabrantes. Ne vous en moquez point ! Souvenez-vous seulement que toutes les visions de stations spatiales et de vaisseaux cosmiques, dont vous êtes si friands aujourd'hui, seront peut-être aussi risibles en l'an 2.000 ! Peut-être n'auront-elles rien de commun avec les réalisations d'alors ?...

R. de N.



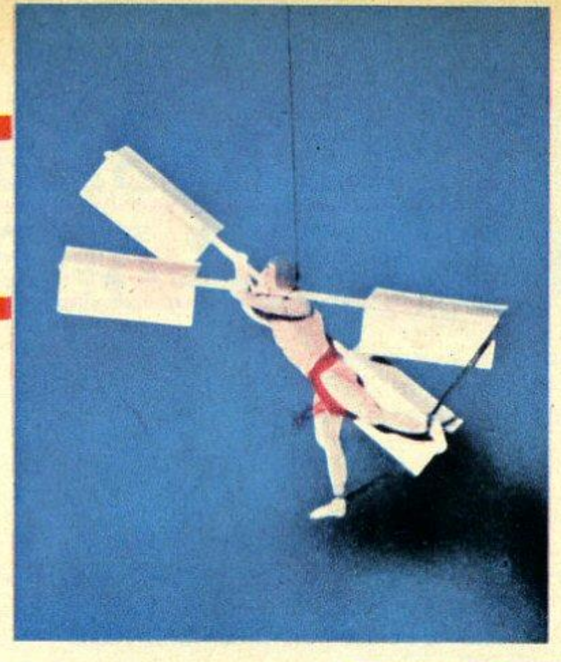
En 1861, un Français, Ponton d'Amécourt, réalisa et fit voler avec succès un hélicoptère modèle réduit à vapeur à deux rotors superposés tournant en sens contraire. Le petit parachute était destiné à freiner la descente ! Ponto d'Amécourt voyait très loin.





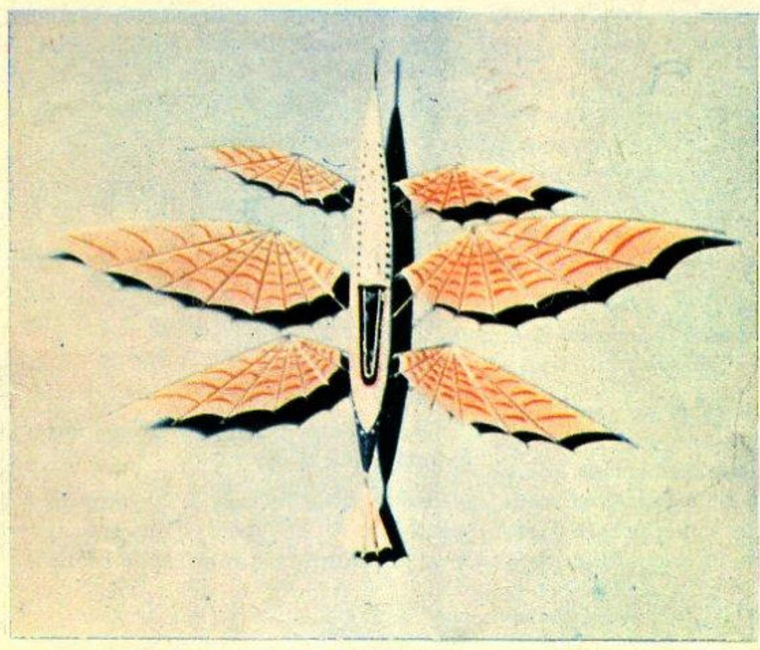
On a constaté que les vaisseaux aériens de la préhistoire de l'air, ont souvent une origine marine. En voici encore une preuve avec ce navire volant du savant Fransco Lana, datant de 1670. Il avait imaginé de l'arracher du sol à l'aide de quatre ballons en cuivre dans lesquels il aurait fait le vide, ce qui devait créer « une forme vers le haut» !

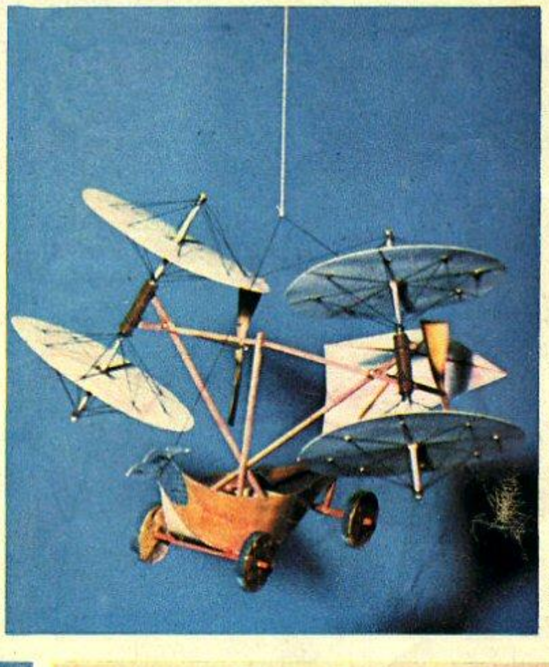
vertes
CIEL



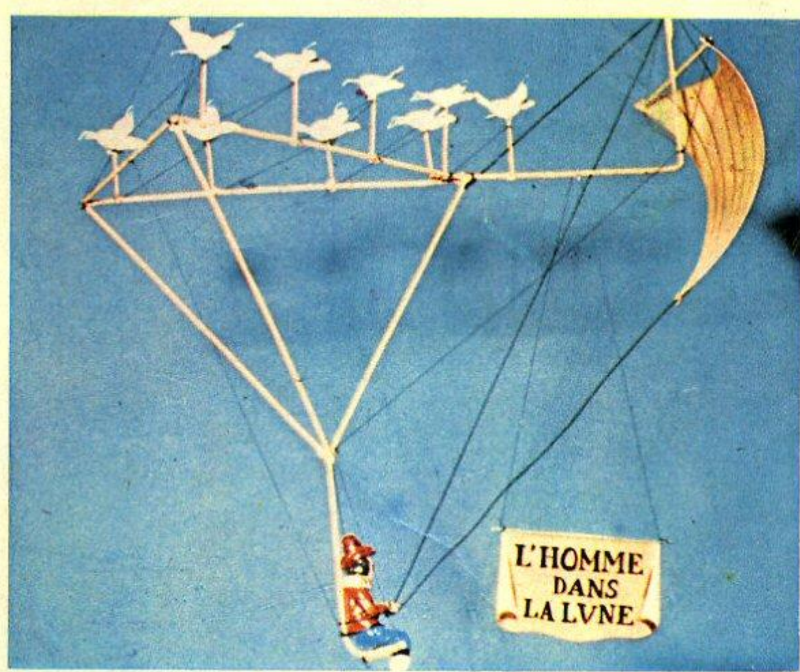
Il parraît que le serrurier Besnier aurai[t] essayé (à ses dépens !) cette curieuse ma[-] chine à laquelle de savants mouvements d[e] bras et de jambes devaient permettre d[e] voler. En 1961, on n'a cependant toujour[s] pas pu réaliser le vol avec les seules for[-] ces physiques de l'homme comme sourc[e] de puissance ! Le serrurier n'avait pa[s] trouvé la bonne clef pour ouvrir les por[-] tes du ciel !

Le grand Edison s'est penché lui aussi, sur les problèmes de la conquête de l'air. De cet obus à ailes battantes, il attendait, en 1880, qu'il conduise 100 passagers de New York à Paris en 12 heures !

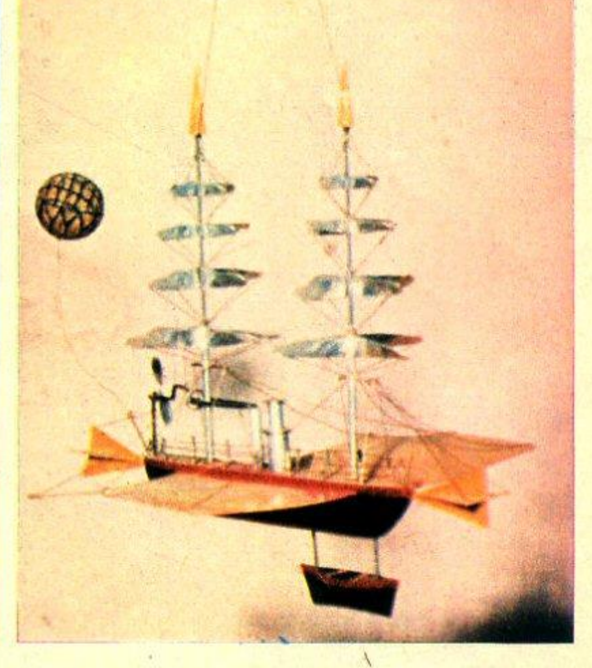




Plus près de nou[s] et déjà beaucou[p] plus logique, voi[-] ci l'avion-hélicop[-] tère de l'Angla[is] Georges Cayle[y] (1843). Il est en[-] core bien fanta[i-] siste, mais con[-] tient déjà de[s] idées valables.



Porté par dix oiseux, poussé par une voile, voici l'« Homme dans la Lune », imaginé en 1666 par l'écrivain Francis Godwin. Grâce à cet esquif... poétique, un aventurier espagnol devait aller dans la lune ! Ce n'était déjà plus de l'aviation, mais de l'astronautique !



Les Français, plus que tout autre peuple, ont toujours été attirés par la conquête de l'air. Voici le plus fabuleux vaiseau aérien sorti de l'imagination délirante de M. de Landelle. Une coque de navire portant des ailes, l'ascension étant assurée par les deux mats-rotors. En somme, un convertible d'aujourd'hui ! Remarquez le canot de sauvetage ...!

MAQUETTES COLLECTION JAC REMISE.



L'ASSASSIN JOUE A LA PÉTANQUE

Rappelons à nos lecteurs que 5 réponses exactes aux énigmes donnent droit à la carte de DETECTIVE-AMATEUR ; 15 réponses exactes permettent de remporter le brevet d'INSPECTEUR PRINCIPAL.

LE commissaire Bourdon a une nouvelle marotte : la « pétanque ». Chaque dimanche, je vais le chercher en M.G. Nous gagnons un endroit isolé du Bois et nous disputons avec acharnement plusieurs parties de boules jusqu'à l'heure du déjeuner...

Dimanche passé, le même scénario s'est répété — à la différence près qu'il s'est clôturé par un drame...

Mais commençons par le commencement...

En nous dirigeant vers notre terrain d'élection, ce matin-là, nous apercevons d'abord deux hommes qui se livrent, eux aussi, aux joies de la pétanque...

Nous les observons durant quelques instants, puis, pressés de nous mesurer, nous gagnons le théâtre de nos exploits.

Les parties qui nous opposent, Bourdon et moi, durent interminablement. Pour deux raisons : 1°) nous sommes de force presque égale ; 2°) le commissaire — qui déteste perdre — conteste chaque coup et mesure avec un bout de ficelle les distances séparant ses boules et les miennes du « cochonnet ». Chaque fois, ce sont des discussions passionnées. Car nous acceptons difficilement, l'un et l'autre, de voir trancher à notre désavantage les « coups douteux »...

A 11 heures, ce dimanche-là, le score est le suivant : Bourdon a gagné la première partie par 15 à 13, et j'ai remporté la seconde par 15 à 12.

Nous décidons de disputer la « belle ». Nous disposons chacun de trois boules identiques entre elles, mais différentes de celles de l'adversaire. Bourdon lance sa première boule. Elle se place à 10 centimètres du cochonnet. Je « tire » et, à la mauvaise humeur du policier, je chasse sa première boule à un mètre du cochonnet... Elle reste néanmoins mieux placée que la mienne qui s'est perdue dans les buissons... A mon tour de me placer... Je « pointe » et j'expédie ma seconde boule à 15 centimètres du but. Bourdon est moins heureux que moi : il place sa seconde boule à 30 centimètres du cochonnet. C'est donc à lui de jouer à nouveau... Les sourcils froncés, l'expression concentrée, il s'apprête à lancer sa boule quand un cri de douleur retentit... Il semble provenir de l'endroit où, tantôt, nous nous sommes arrêtés pour regarder les joueurs...

En courant, Bourdon et moi, nous gagnons l'autre terrain. Et y parvenant, nous apercevons un des deux joueurs étendu sur le sol, sans connaissance. L'autre — il nous dira plus tard s'appeler Paul Levain — est penché sur le corps sans vie.

— Que s'est-il passé ? interroge le policier.

— Heu... un lamentable accident ! réplique Levain. En lançant ma boule, je l'ai propulsée si maladroitement qu'elle a atteint Georges à la tempe. Il faut vous dire qu'il s'était agenouillé près du cochonnet, pour suivre la trajectoire...

J'examine d'un coup d'œil la partie en cours. Près du cochonnet, quatre boules métalliques sont disposées... Georges, en s'affaissant, a laissé tomber sa troisième boule qu'il tenait à la main... Quant à la dernière boule de son adversaire — qui l'a atteint à la tempe — elle a roulé dans l'herbe, à deux mètres de là...

J'interroge le joueur :

— Vous jouiez chacun avec trois boules ?

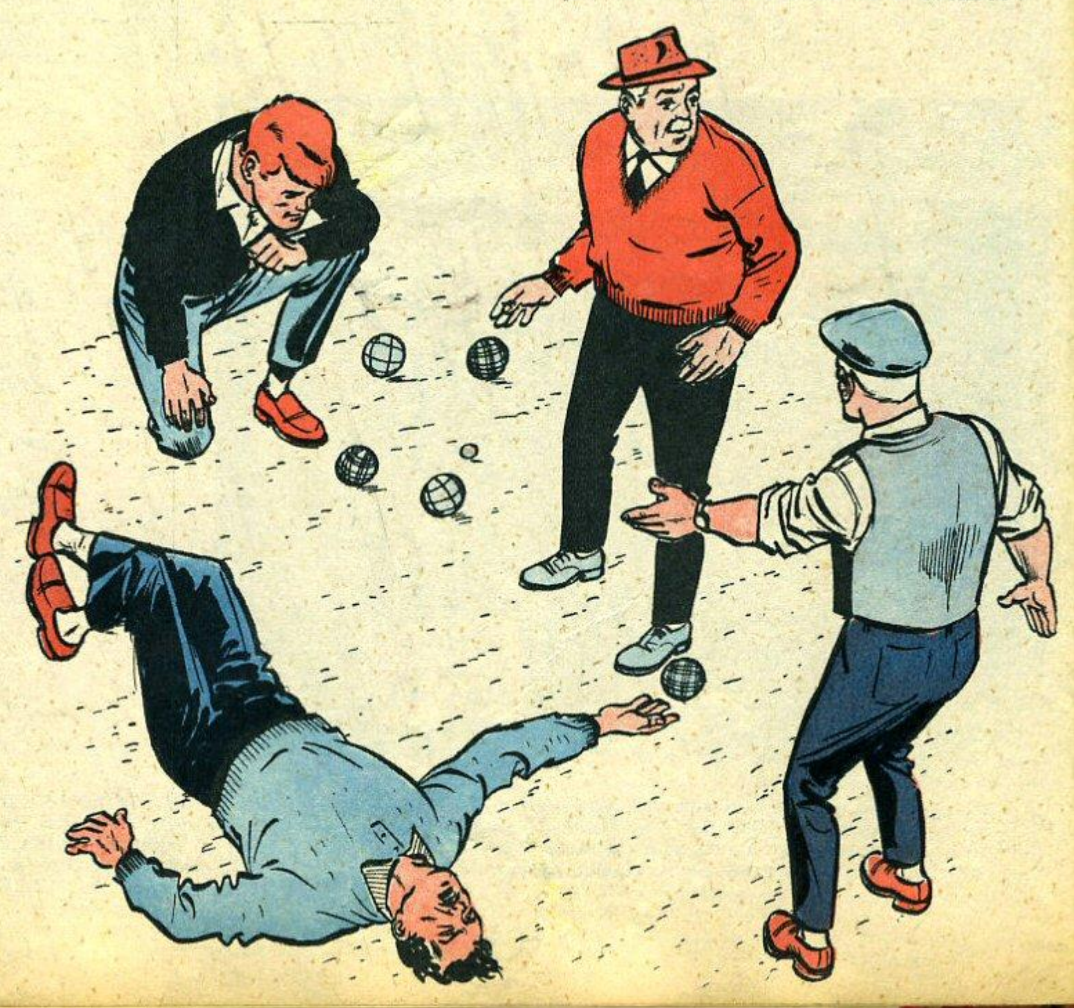
— Oui. Les boules à grand quadrillage m'appartiennent...

Le commissaire m'attire à l'écart :

— Votre avis, Ric ? Est-ce un accident ou une tentative de meurtre ?

— La dernière hypothèse est la bonne, commissaire !

Pourquoi, lecteur ? Examinez bien cette page et vous trouverez la réponse. Bonne chance et à bientôt !

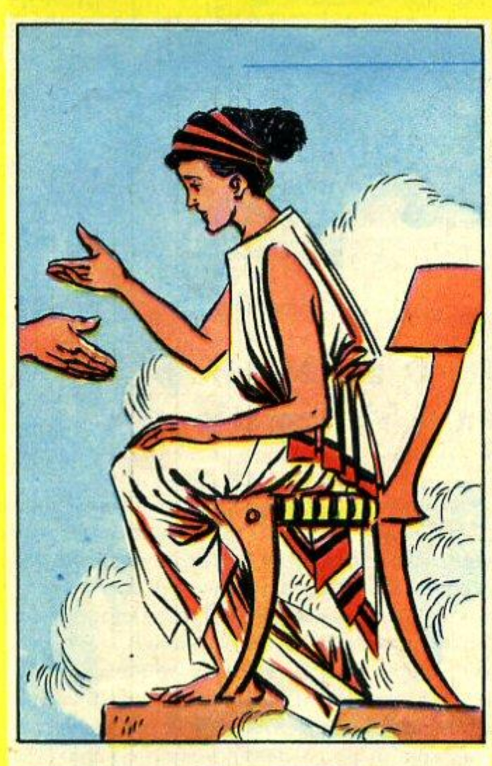


L'HISTOIRE DU MONDE

DESSINS DE L. ET F. FUNCKEN TEXTE DE J. SCHOONJANS

AU REVOIR !

ET voilà ! Tout a une fin ! Même l'Histoire du Monde... Bien entendu, cette histoire continue. Ce qu'elle sera demain, nous l'ignorons. Il s'agit de l'histoire qui a paru dans ces pages... car cette page est la dernière ! Bravo aux lecteurs qui ont eu le courage et la persévérance de lire chaque semaine leur petite tranche d'histoire... Merci à eux !



A VOUS, CLEO !

Oui, Muse de l'histoire, il me reste à prendre congé de vous. Ce n'est pas sans nostalgie. Au bout de six ans on était habitué à bavarder sur le passé des hommes ? Vous avez été très gentille, de venir régulièrement m'apporter un peu d'inspiration et de me dire : « Raconte bien ceci... Vérifie bien telle date et tel nom... Sois clair... ne te répète pas... » Maintenant, je vais déposer ma plume. Mais je tiens à vous dire, Cléo, toute ma reconnaissance.



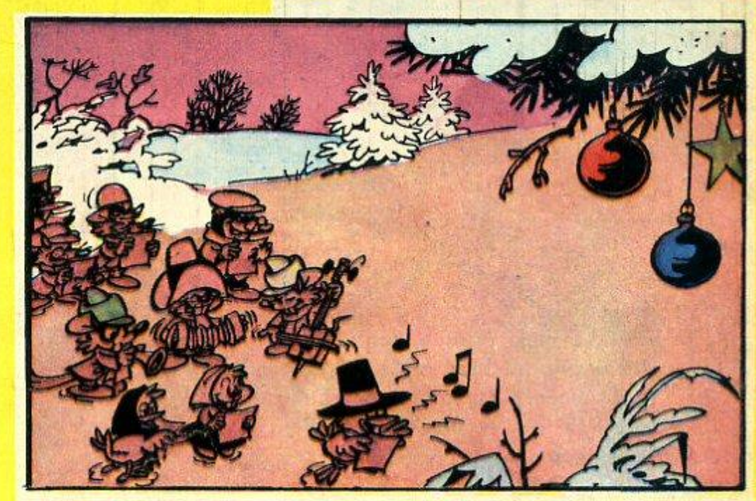
CE QUI VOUS PEINE...

Ce n'est d'ailleurs qu'un « au revoir ». On se retrouvera avec nos jeunes lecteurs ! Ce qui vous peine, je le devine, c'est l'indifférence de tant de jeunes que l'histoire n'intéresse pas. Et puis leur ignorance... Ils débiteraient bien : « Vercingétorix, fils de Charlemagne, battit les Chinois un jour à Roncevaux ! » Comme l'élève Cancrelas. Que dites-vous ? Ce n'est pas cela qui vous peine ?

LES PAGES LAIDES.

Je sais ! Ce sont les pages laides qui encombrent le grand livre de l'histoire des hommes. Evidemment, il y a des horreurs. Tant de guerre, tant de tueries, tant d'injustices. Les faibles écrasés par les forts. Je sais, Cléo, et puis tant de mensonges, tant de lâchetés, tant de crimes. Et pourquoi, mon Dieu ? Parce que les hommes sont égoïstes, avides de richesses et de plaisirs. A cause de cela, le monde est une vallée de larmes et c'est parfois pénible pour le professeur d'histoire...





PAUVRE MUSE...

Comme ce doit être triste d'être la Muse d'une science pareille ! Que dites-vous, Cléo ? Que vous aimeriez mieux enseigner l'histoire des bêtes ? Je vous comprends. Il y a de si beaux livres sur les bêtes. Elles ont de si bons yeux, les bêtes ? Et un si bon petit cœur ! Et elles ne mentent jamais, n'est-ce pas ?

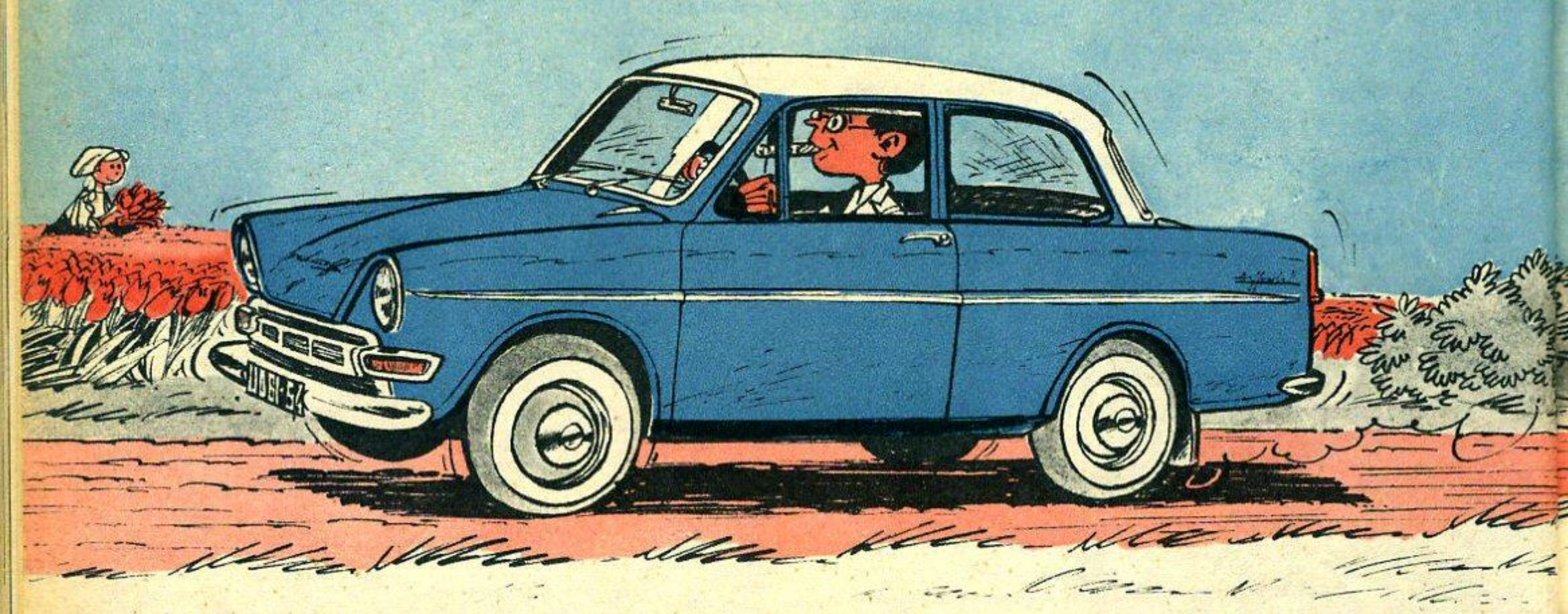


LES PAGES BELLES.

Et pourtant Cléo, il y a aussi des pages belles dans l'histoire des hommes; des pages de dévouement, de joie, de grandeur d'âme. Car il y a des hommes qui aiment ce qui est vrai, ce qui est beau, ce qui est grand. Que l'histoire serait belle, comme l'écrivait Paul Fort. « Si tous les gars du monde — pouvaient faire une ronde, — autour du monde — en se donnant la main ! »

FIN.

LA DAFFODIL « VARIOMATIC »



LE catalogue de cette voiture la décrit comme étant « une voiture distinguée, au luxe raffiné et aux performances suprenantes ». C'est presque vrai et en tous cas, les « performances surprenantes » le sont réellement.

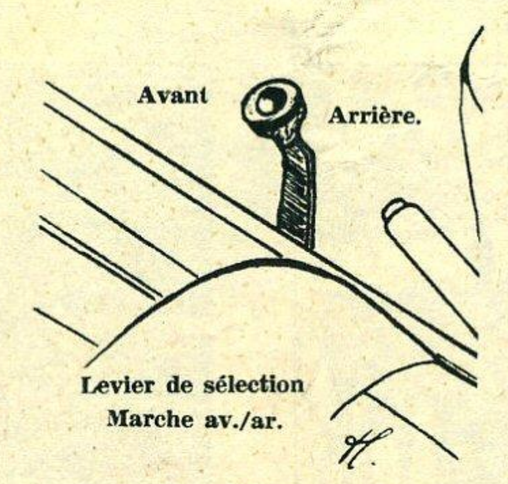
Jusqu'à présent, je n'avais pas éprouvé la moindre envie d'essayer la DAF, parce que j'étais convaincu que cette voiture devait manquer de ce minimum de reprises, nécessaire pour se tirer d'un mauvais pas. Dès la naissance de la Daffodil, équipée non seulement d'un nouveau moteur de 750 cc., d'une puissance de 30 CV, mais aussi d'une nouvelle version du « Variomatic » autorisant le kick-down, c'est-à-dire le passage instantané à une démultiplication plus réduite dès que le conducteur enfonce la pédale d'accélérateur à fond, j'ai pensé que l'heure était venue de me décider à faire connaissance avec la DAF.

Le modèle Daffodil est le plus luxueux de la marque. Il se distingue de la DAF 750 par sa finition plus achevée. Ces deux modèles Daffodil et DAF 750 se distinguent eux-mêmes de la DAF 600 (le modèle d'origine) par leur moteur, d'un dessin entièrement nouveau, refroidi par turbine, et par leur transmission plus élaborée.

Le «Hors-bord de la route»

Je ne sais pas si la franche camaraderie qui s'est installée d'emblée entre la Daffodil et moi est due à la présence d'un sélecteur de marche, qui me rappela celui du hors-bord de mon ami Paul Frère ! La similitude d'impression que l'on a lorsqu'on accélère à fond est également frappante ! J'ai immédiatement baptisé ma « Daffodil » le « hors-bord de la route » et je crois que pour ceux qui ont fait du bateau, ces mots résument particulièrement bien l'impression que l'on a au volant de cette voiture. Il ne manque qu'une chose : c'est le frein moteur ! D'excellents freins font oublier cette première impression assez rapidement. En dessous de 50 à l'heure, et dans les longues descentes, on peut toutefois enclencher le dispositif à dépression très efficace commandé par une tirette depuis le tableau de bord, qui permet pratiquement d'arrêter la voiture !

Avec cette « Daffodil », j'ai étonné pas mal



Levier de sélection
Marche av./ar.

de gens. Il suffit pour cela de s'installer en première ligne à un feu rouge et, au signal vert, d'accélérer à fond. L'effet est surprenant : avec ses 30 CV, la « Daffodil » laisse tout le monde sur place, sauf si, vraiment, il y a « au départ » quelqu'un de particulièrement pressé au volant de la voiture « ad-hoc ». De plus, grâce à sa faible largeur, la « Daffodil » se faufile avec une aisance remarquable dans les encombrements et fait littéralement enrager les possesseurs de « grosses voitures »...

De 0 à 105 km/h en « Variomatic »

La grande particularité de la Daffodil est, bien entendu, cette fameuse transmission « Variomatic », dont il m'est malheureusement impossible d'expliquer le fonctionnement dans le cadre de cette chronique. Tu dois toutefois savoir, que, dans la Daffodil, le moteur et l'embrayage sont situés à l'avant de la voiture, tandis qu'à l'arrière se trouve l'ensemble de la transmission. La vitesse de la voiture se commande uniquement à l'accélérateur; on peut soit disposer de l'accélération maximum en accélérant au plancher dès le départ et en revenant avec la pédale des gaz dès que l'on a atteint la vitesse désirée, ou bien obtenir une accélération modérée, en choisissant une position intermédiaire pour la pédale des gaz. Au fur et à mesure que l'on relâche l'accélérateur, la transmission « Variomatic » choisit le rapport le plus long possible en fonction du relief. Une particularité intéressante de cette transmission est qu'elle fournit les mêmes avantages qu'un différentiel auto-bloquant, ce qui est particulièrement agréable sur un sol très glissant ou enneigé. La Daffodil est un excellent remède contre « l'accélératite aiguë », maladie grave dont souffrent énormément de gens et qui consiste à appuyer sur l'accélérateur pour rien lorsqu'on est à l'arrêt, car, sur la Daffodil, cela se traduit par un bond en avant.

Tenue de route et suspension

La Daffodil va tellement plus vite que la DAF 600 qu'il apparaît maintenant nécessaire de revoir quelque peu le problème de la suspension qui, parfois, sollicite un peu trop la

carrosserie. On devrait rechercher plus de souplesse. Sur la route, la Daffodil est toujours légèrement survireuse, cette tendance est accentuée sur sol glissant mais grâce à une excellente direction précise et peu démultipliée, cette tendance ne présente pas de gravité.

Equipement intérieur complet

L'habitacle de la Daffodil est assez accueillant. Le tableau de bord est parfaitement lisible, on regrettera seulement que les boutons-poussoir commandant les essuie-glace et les phares — très efficaces — soient seulement accessibles par l'intérieur du volant. Signalons que cette voiture est pourvue d'un avertisseur lumineux très pratique, combiné avec le levier de sélection code-phares. Par contre, le levier symétrique qui commande les clignos et l'avertisseur est moins précis et parfois, on klaxonne pour rien lorsqu'on engage les clignotants. Le chauffage est efficace même par temps froid, à condition, de temps en temps, de rouler en position kick-down pour accélérer le débit, la turbine de refroidissement du moteur jouant le rôle de ventilateur. La position au volant est exceptionnellement bonne et les pédales sont bien disposées. On peut, indifféremment, actionner la pédale de frein du pied gauche et du pied droit ou des deux (!), la pédale étant largement dimensionnée.

Le coffre à bagages, particulièrement vaste et très chargé, peut contenir les bagages des quatre personnes que la DAF accueille très confortablement !

Philippe.

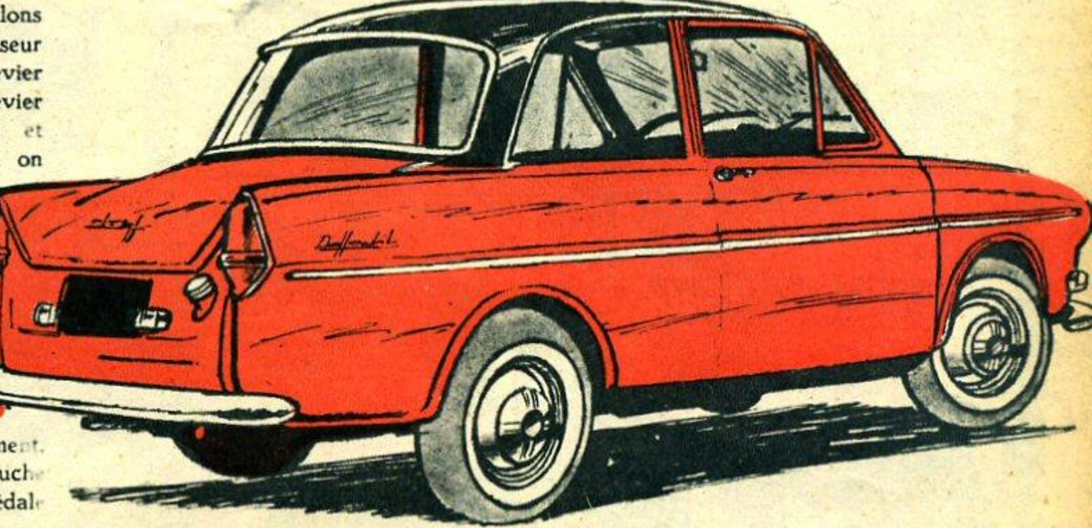
CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : 2 cylindres opposés à plat, 4 temps.
Alésage x course : 85,5 × 65 mm.
Cylindrée : 746 cc.
Puissance maximum : 30 CV à 4.000 t/m.
Taux de compression : 7,1 : 1.
Refroidissement par circulation d'air forcée.
Embrayage automatique centrifuge à deux phases d'enclenchement.

TRANSMISSION : « Variomatic » DAF à variation continue et sélection automatique de la démultiplication.

SUSPENSION : à quatre roues indépendantes.

DIMENSIONS : Longueur hors-tout : 3,68 m.
Largeur hors-tout : 1,44 m.



Hauteur : 1,38 m.
Poids à vide : 665 kgs.

VITESSE MAXIMUM : environ 105 km/h.

PENTE FRANCHISSABLE : plus de 30 %.



LA TRAHISON DE

Steve s'est ressaisi et à gagné une étape. Mais il avo



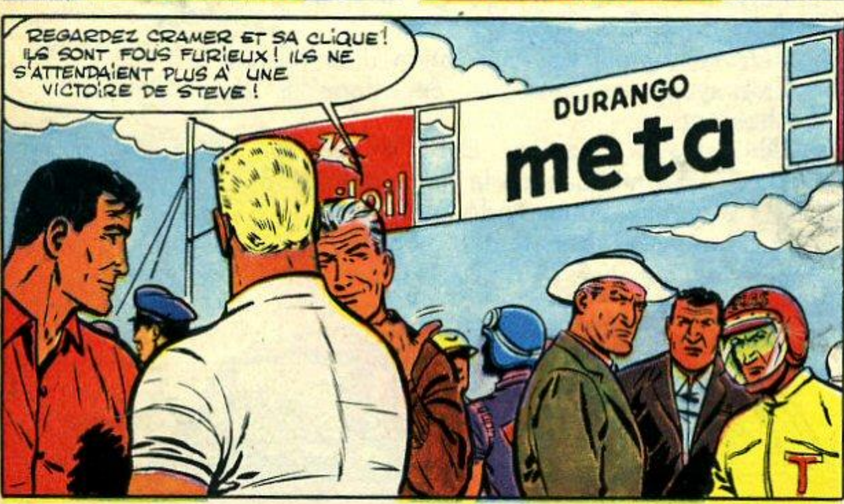








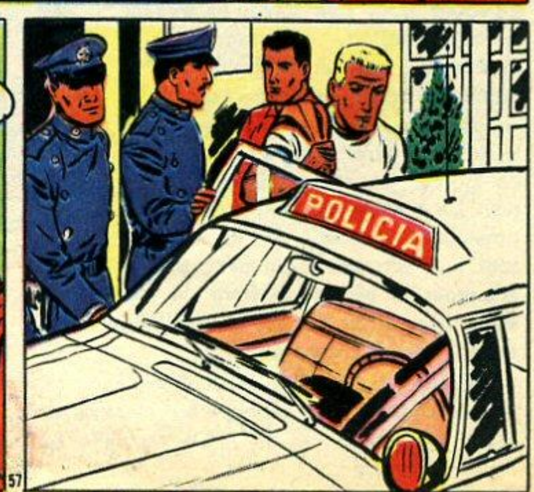












STEVE WARSON

Michel qu'il avait trahi, jusque là, l'équipe Vaillante.

par Jean Graton















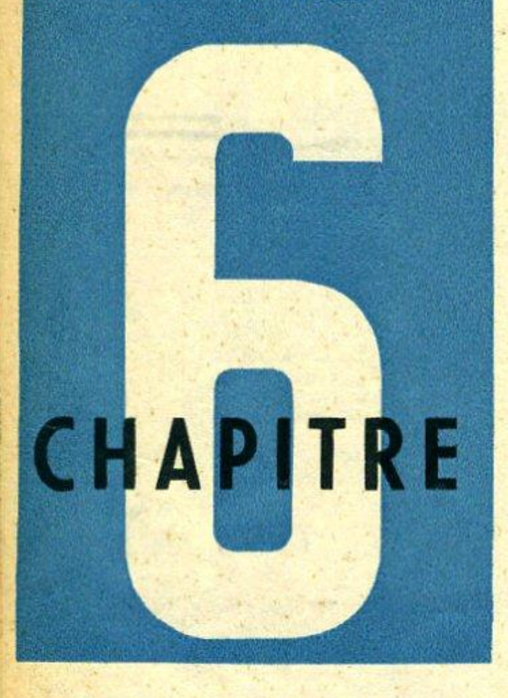




A SUIVRE

ROMAN DE PAUL BERNA
ILLUSTRE PAR FRANÇOIS CRAENHALS

RESUME. — Un vent d'une force extraordinaire s'abat tout à coup sur le collège. Un véritable ouragan déferle au milieu duquel une explosion retentit sous le lit de Chomel !



le directeur et la nature se déchaînent

LA règle de ce collège, s'écria le directeur d'une voix tonnante, m'interdit formellement toute violence. Je vais la confirmer par une exception qui restera à jamais dans les annales de Château-Milon.

Et il appliqua à Chomel une formidable paire de calottes qui recoucha le pleutre en travers de son matelas. Les vingt-cinq galopins du dortoir en pleuraient de joie. Au milieu des hurlements :

— C'est la première fois qu'on vous voit rire, murmura M. Boris au petit pion. Le rire vous va très bien. C'est en riant de cette façon que vous auriez pu mater tous ces garnements...

— Je m'en souviendrai pour plus tard, répondit M. Sala.

A côté, les fenêtres de la Vallière s'illuminaient une à une dans la nuit noire. M. Simon, escorté de Vignoles et de Muret, faisait méthodiquement la tournée des lieux pour assurer la fermeture de chaque issue. Un seul blessé léger, Jeantet, qui partageait avec le grand Dubourg une chambre mansardée du second étage. Entendant venir l'ouragan, tous deux s'étaient mis aux premières loges, c'est-à-dire à leur croisée, et le « sonneur » de Château-Milon avait reçu en pleine figure une vieille boîte de conserve surgie de néant. Charpenne était en train de lui barbouiller le nez au mercurochrome. Dans le dortoir, mitraillé lui aussi par des projectiles de gros calibre, on calfeutrait les carreaux cassés avec des feuilles de carton ou de contreplaqué.

Peu après, M. Simon fit éteindre les plafonniers, mais on continua à veiller dans les chambres particulières. L'ouragan n'avait pas décru et mugissait partout avec une telle force que personne ne pouvait dormir. Picard était le seul à ronfler, anéanti par la digestion de son récent record.

La panne survint vers une heure, au moment où les rafales commençaient à s'espacer. Toutes les lumières s'éteignirent d'un seul coup, plongeant la cour et ses abords dans une obscurité totale. Vignoles, assis au coin de son lit, vit les ténèbres monter comme une eau noire le long de la fenêtre.

— On rallume ? demanda Charpenne au fond de la chambre. Le paquet de bougies est dans mon placard...

— Gardons-les précieusement, souffla Vignoles. J'ai l'impression que nous ne sommes pas au bout de nos ennuis.

Il se recoucha en silence. Dans la demi-heure qui suivit, le vent s'apaisa graduellement, puis mourut tout à fait, et la pluie se mit à tomber. Une pluie régulière, lourde, serrée, qui remplissait le paysage d'un grondement sourd de cataracte. Ce bruit de fond monotone finit par endormir tout le monde, même M. Sala, qui pensait déjà à la composition de son mince bagage, aux livres qui pèseraient si lourd, à l'embarrassante cérémonie des adieux.

L'aube tardive se leva sur un univers saccagé qui disparaissait à demi derrière les rideaux persistants de l'averse. La cour, si belle aux jours ensoleillés, était comme un immense dépotoir où l'eau ballottait des loques, des bouts de caisses, des pans de grillage, d'énormes boules de foin, des poules mortes et d'innombrables débris arrchés à la campagne environnante.

Le va-et-vient du petit déjeuner trempa les collégiens jusqu'aux os. M. Brossay dut les cantonner dans leurs divisions. Le terrain devait être plus praticable de l'autre côté de la Loire, car les loustics du F.C. Cunault téléphonèrent au château dans la matinée pour demander si le match tenait toujours.

— Envoyez-nous une barque ! répondit Muret en raccrochant d'un geste furieux.

Charpenne était aux anges : il avait cinquante-deux compagnons de retenue assurés jusqu'à l'heure de sa délivrance. M. Brossay profita d'une très faible éclaircie pour filer en voiture vers Angers avec sa femme et sa fille. Il revint avant le déjeuner en disant que rien ne menaçait, mais que le pays d'alentour ne valait plus cent sous l'arpent. L'ouragan de la nuit avait labouré mille hectares de vergers. Deux baraques s'étaient envolées à la Bohalle. Une vieille maison de rapport avait croulé comme un château de cartes à l'entrée de la ville, obstruant la route nationale. La Loire n'avait fait que changer de couleur et recouvrir ses bancs de sable. Entre la rive et les îles de Blaison, les frêles madragues des pêcheurs d'aloses s'étaient volatilisées dans la tempête.

— Ce ne sera qu'un mauvais dimanche à passer, dit-il aux grands venus aux nouvelles. Dès qu'il fera beau, nous rognerons un peu sur les heures d'étude pour vous faire prendre l'air...

Le plus grand bénéficiaire du cataclysme fut assurément l'excellent père Fabien qui vit la petite chapelle se remplir à bloc à l'heure de la messe. A midi trente, Jeantet, glorieux blessé de la face, ouvrit un vaste parapluie prêté par M. Juillet et s'en fut solennellement jusqu'à la tour Mérovée pour asticoter Cunégonde. Ce premier carillon parut tout remettre en place et rendre son âme au collège morfondu. Néanmoins l'après-midi fut interminable pour les prisonniers de cette pluie lourde, lancinante, qui descendait intarrissablement d'un ciel fermé. On vit peu M. Sala, tant au château que dans le hall du Plessis. Le pion congédié s'imposait un effacement progressif qui préludait à sa discrète disparition.

La pluie s'arrêta brusquement à la nuit close, un peu avant l'heure du dîner, mais cette accalmie fut de courte durée. On grignotait les tartelettes aux amandes de Mme Juillet, lorsque l'ouragan reprit soudain avec une violence qui fit sauter les convives de leurs chaises. Le réfectoire fut évacué en grand désordre, M. Brossay et ses professeurs vociférant dans la bourrasque pour rallier le troupeau qui se débandait en pleine obscurité. M. Sala fit son appel dans le hall du Plessis avec M. Boris, toujours obligeant. Personne ne manquait. Il monta le dernier après avoir vérifié chaque fermeture et bloqué la porte du bas.

Dans la journée, M. Juillet avait vissé un cadre de bois plein sur la baie fracassée et consolidé les fenêtres latérales. Le vent pouvait bien rugir et cogner, on se sentait maintenant à l'abri dans ce grand dortoir, avec un Chomel assagi et des garçons peureux qui ne cherchaient plus que le refuge du sommeil. Peau-d'Zébi ferma ses deux valises, remonta son réveil, essaya son sourire grimaçant dans le miroir du lavabo et se coucha plus tôt que d'habitude pour savourer la meilleure nuit de son séjour, et la dernière. Il dormait déjà quand la tempête s'épuisa, et ne put entendre la pluie s'avancer sur Château-Milon et recouvrir peu à peu le pays sur cent lieues de profondeur.

Il pleuvait tellement le matin que Jeantet se dispensa, sans même en avoir reçu l'avis, d'aller sonner le carillon du réveil. Comme chaque jour, M. Sala conduisit ses garçons à l'étude et les laissa, muets et frissonnants, dans le petit jour blême qui descendait des fenêtres : le courant, coupé de nouveau pendant la seconde tourmente, n'avait pas encore été rétabli. Le surveillant congédié ressortit toute de suite pour jeter un coup d'œil du côté du château. Il espérait vaguement un sursis : les rages du ciel ont parfois un effet salutaire sur les cœurs les plus durs. Mais non, la 2 CV du collège était garée devant le perron, ainsi que l'avait décidé M. Brossay.

Les adieux furent très brefs. La maussaderie du temps ne disposait personne à plaisanter, encore moins à s'attendrir. En embarquant ses valises, Peau-d'Zébi se retourna vers le Plessis et ne vit personne aux fenêtres : il était déjà oublié. La voiture traversa lentement la cour qui disparaissait sous un lac de boue jaune. Le portail était ouvert. L'averse noyait les premiers plans du paysage, et le véhicule cahotant s'effaça très vite sur la petite route de la Bohalle.

Une demi-heure plus tard, les collégiens emmitouflés remontèrent l'allée couverte et gagnèrent le réfectoire en une procession sombre et silencieuse. Ils défilèrent le long du château, tout contre la façade. M. Brossay s'était avancé sous la marquise du perron pour les regarder passer. Il était vaguement inquiet : aucun des externes n'avait fait encore son apparition.

— Forcément, disait le vieux M. Corzon à côté de lui, ce temps de chien a retardé tout le monde.

Enfin la première voiture tourna le coin du portail en soulevant deux gerbes d'eau. Les derniers s'arrêtèrent avec curiosité pour voir qui survenait. Ce n'était que la 2 CV du collège, conduite par M. Juillet et ramenant le petit pion qui se rencognait timidement derrière le pare-brise. Le chauffeur arrêta au pied du perron et montra son visage effaré à la portière :

— Impossible de passer ! cria-t-il à M. Brossay. La route est complètement sous l'eau entre Belle-Noue et la Bohalle. A deux kilomètres du château, on en a déjà jusqu'à mi-roue...

Mme Brossay, sa fille et le père Fabien avaient rejoint les deux autres sur le perron. La nouvelle les laissa tout interdits. Le directeur descendit précipitamment les six marches :

— Vous n'avez qu'à faire le grand tour par la Bénitré. La route de la levée est certainement praticable.

— C'est encore pire de ce côté ! répondit M. Juillet avec un geste d'impuissance.

— Comment le savez-vous ?

— Je viens de rencontrer un fermier de Belle-Noue qui revenait de là-bas. En deux heures, l'Authion a débordé sur cinq kilomètres. Tout le pays est inondé jusqu'à Saint-Clément...

— Nous voilà propres ! s'exclama M. Brossay. Et ce déluge n'a pas l'air de vouloir s'arrêter...

Le groupe de retardaires courut vers le réfectoire en sautillant de flaque en flaque. M. Brossay remonta sous la marquise avec M. Juillet, fit rentrer tout le monde et resta un moment sur le seuil pour débattre avec son homme de confiance les mesures urgentes qui s'imposaient. En se retournant vers la cour, ils aperçurent enfin le petit pion qui attendait au pied du perron, planté comme un soliveau, ses deux valises à la main. Son visage maigre et ses grosses lunettes se perdaient sous un chapeau dégoulinant de pluie.

— Quest-ce que je fais ? demanda M. Sala d'un air ahuri.

Vu l'état du ciel et celui des routes, sa question frisait l'impertinence, et M. Brossay était trop angoissé pour n'en pas concevoir quelque agacement :

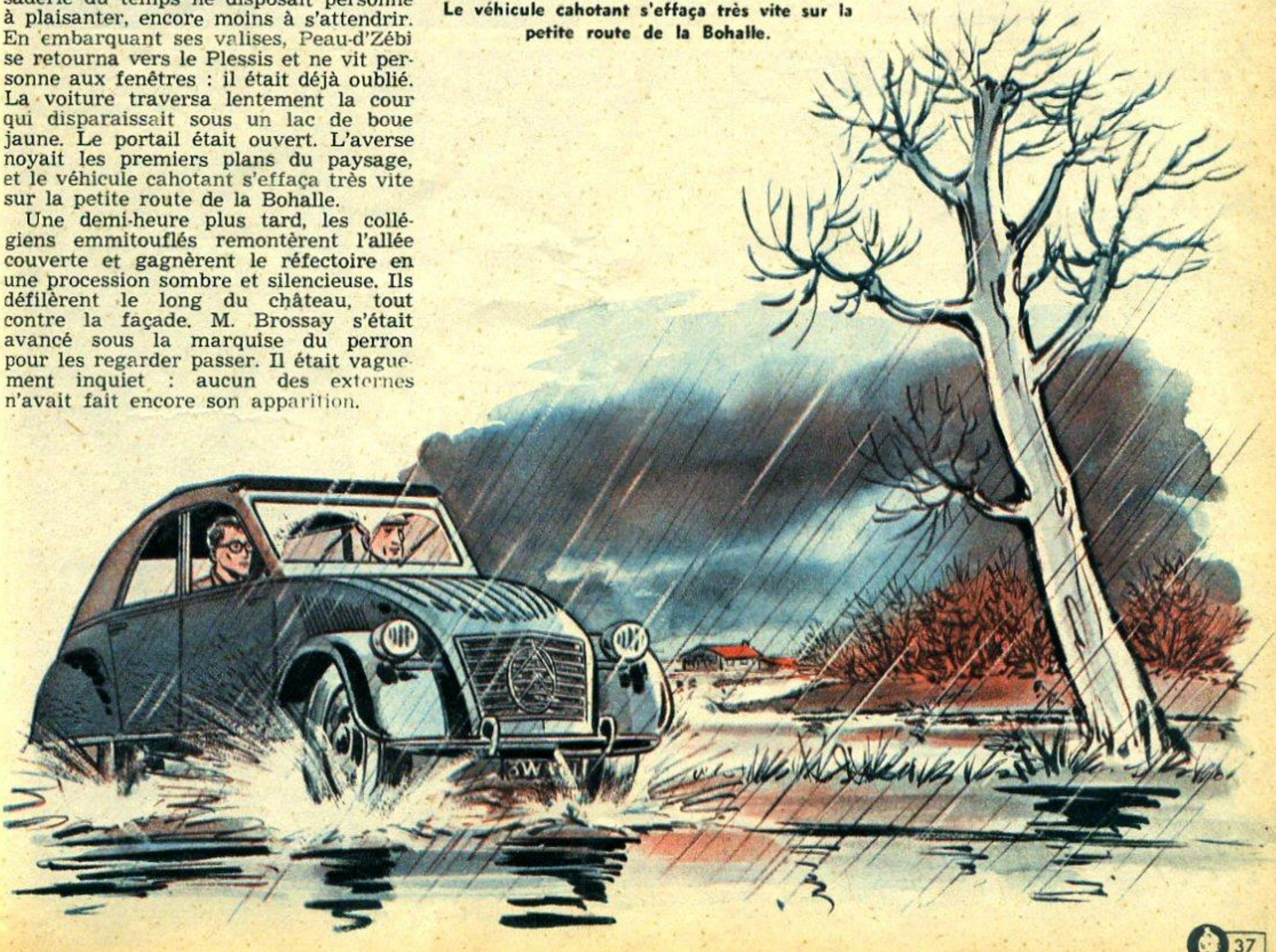
— Vous voulez repartir à la nage ? lui dit-il rudement.

Peau-d'Zébi essaya de sourire pour cacher son embarras. Il se garda bien de souffler mot.

— Restez, voilà tout ! acheva M. Brossay avec détachement. Nous verrons plus tard...

(à suivre)

Le véhicule cahotant s'effaça très vite sur la petite route de la Bohalle.

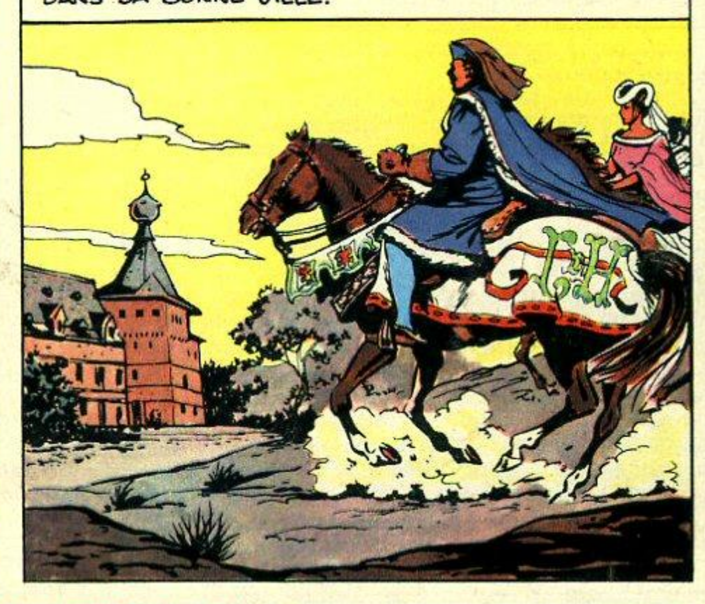


L'étrange aventure du SIRE de CHIMAY

SCENARIO: Y. DUVAL– DESSIN: JL. FERNÁN







DÉSORMAIS ÉLOIGNÉ DES COMBATS, MON GENTIL SIRE NE ME FERA PLUS TREMBLER POUR SA VIE.

C'EST VRAI ! DEPUIS NOTRE MARIAGE, J'AI PASSÉ MES JOURS SUR LES CHAMPS DE BATAILLE.





OUTRE LA PASSION DES CARTES, LE JOVIAL COMTE DE LA HOUSSETTE AVAIT AUSSI CELLE DE LA CHASSE.

UN JOUR, À LA LIMITE DE SES DOMAINES...




GUEUX ! VOLEUR ! TIENS...
GRÂCE ! PITIÉ, MES BONS MESSIEURS... J'AI UNE FEMME MALADE ET SIX ENFANTS À NOURRIR !


TOUT DOUX, L'AMI ! J'ESTIME QUE DIEU FIT LE GIBIER POUR CEUX QUI ONT FAIM.


QUI DONC ÊTES-VOUS ?
ET QUE VENEZ-VOUS FAIRE SUR UNE CHASSE DE LA COMMUNE LIBRE DE COUVIN ?


JE SUIS LE COMTE DE LA HOUSSETTE, SEIGNEUR DE CHIMAY...
PEU NOUS CHAUT DES TITRES !
VOS DROITS NE DÉPASSENT PAS LE VALLON DE LA SOURCE.


C'EST EXACT. N'EMPÊCHE QUE SI VOUS TOUCHEZ À CE MALHEUREUX, TOUT FRANCS BOURGEOIS DE COUVIN QUE VOUS ÊTES, JE VOUS ÉTRILLERAI D'IMPORTANCE !


ET QUELQUES MINUTES APRÈS...
SANS VOUS, MESSIRE, CES BRUTES ME TUAIENT.
ET C'EST LÀ-DEDANS QUE VOUS LOGEZ À HUIT ?


VOICI PIERROT, NOTRE DERNIER-NÉ...
LE MIGNON ! IL A L'AIR SOLIDE ET FORT ÉVEILLÉ.


PRENEZ ! C'EST TOUT CE QUE J'AI SUR MOI. MAIS JE REVIENDRAI.
MILLE FOIS MERCI ! VOUS ÊTES TROP BON, MONSIEUR LE COMTE.


LE LENDEMAIN, LE SIRE DE LA HOUSSETTE ÉTAIT UNE FOIS ENCORE À LA CHASSE.
LE SUPERBE MORCEAU ! VOILÀ QUI FERA L'AFFAIRE DE MES PROTÉGÉS...


NON, MON VIEUX ! NON, TU NE M'ÉCHAPPERAS PAS...


OUF ! IL M'A DONNÉ CHAUD !... VOILÀ DE QUOI NOURRIR UN MOIS DURANT LA FAMILLE BAZELAIRE.
2


TU NE PEUX NIER QUE TU BRACONNAIS SUR NOS TERRES !
MAIS... CE SANGLIER VENAIT DE MON DOMAINE. JE L'AI ABATTU CHEZ MOI, ENCORE DANS LE VALLON.

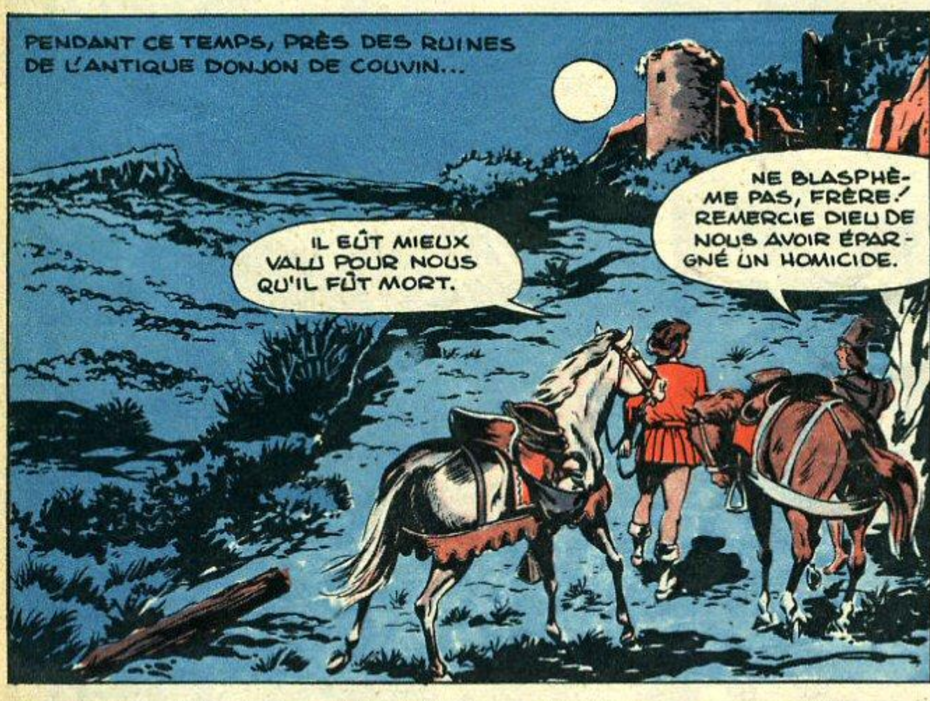

SALE MENTEUR !
LOUIS ! QUE FAIS-TU ?...


ET PEU APRÈS...
AH TOI, AVEC TON CARACTÈRE VIOLENT !


QU'EN FAIRE À PRÉSENT ?
IL Y VA DE NOTRE TÊTE. POUR L'EMPÊCHER DE PARLER, ENFERMONS-LE DANS L'OUBLIETTE DE LA VIEILLE TOUR.


ET CE SOIR-LÀ, AU CHÂTEAU DE CHIMAY.
VOIS LÀ-BAS ! SON CHEVAL QUI REVIENT SEUL...
CIEL ! LE COMTE A EU UN ACCIDENT.


DURANT DES SEMAINES, LA MALHEUREUSE COMTESSE A FAIT VAINEMENT BATTRE TOUTES LES RÉGIONS ENVIRONNANTES.
TOUJOURS AUCUNE NOUVELLE...
JE PENSE QU'IL FAUT VOUS RESIGNER, MADAME !

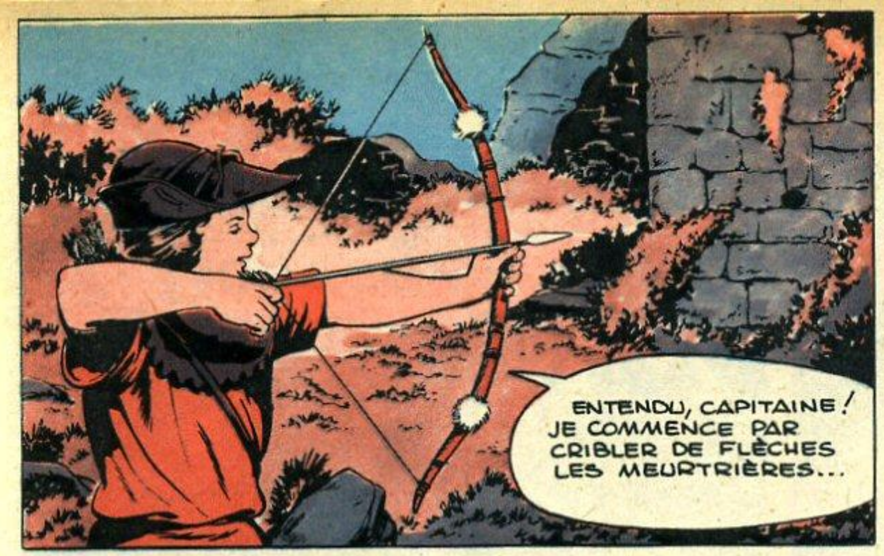

PENDANT CE TEMPS, PRÈS DES RUINES DE L'ANTIQUE DONJON DE COUVIN...
IL EÛT MIEUX VALU POUR NOUS QU'IL FÛT MORT.
NE BLASPHÈME PAS, FRÈRE ! REMERCIE DIEU DE NOUS AVOIR ÉPARGNÉ UN HOMICIDE.


VOILÀ LE PAIN ET L'EAU ! AINSI UNE SEMAINE EST ENCORE PASSÉE...


OÙ SUIS-JE ? DEPUIS QUAND ?... SEIGNEUR, FAITES-MOI MOURIR, MAIS ÉPARGNEZ-MOI DE DEVENIR FOU !


J'AI L'IMPRESSION QU'IL Y A UN SIÈCLE QUE JE GRATTE CETTE MURAILLE COMME UN INSECTE OBSTINÉ...


LES ANNÉES ONT PASSÉ. UN MATIN D'ÉTÉ...
ARCHER PIERROT, EMPAREZ-VOUS DE CETTE FORTERESSE !

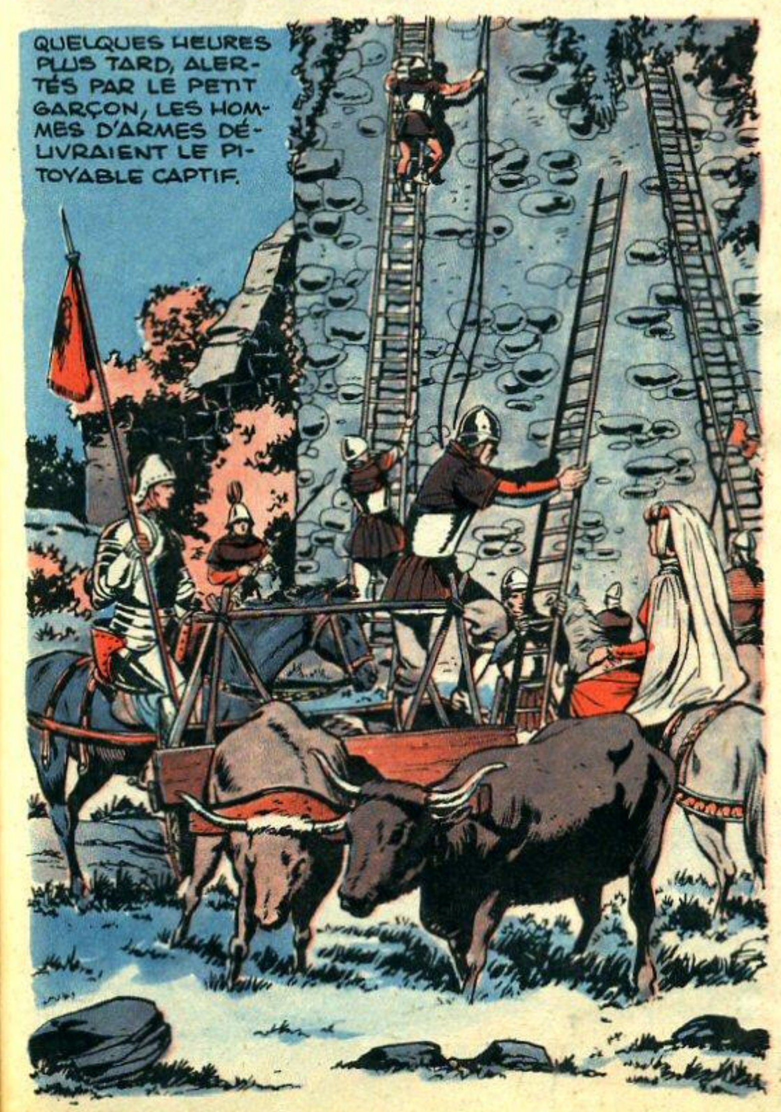




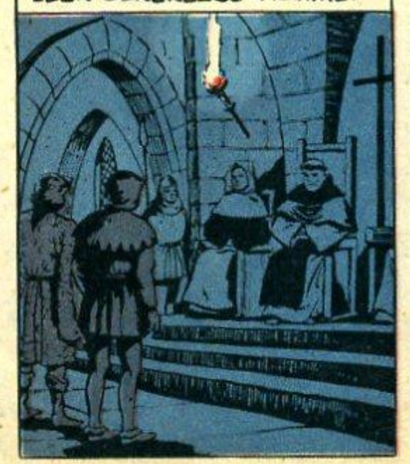


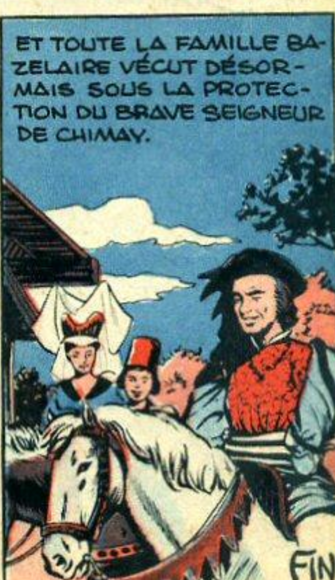












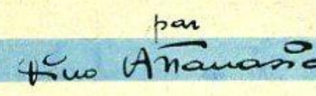
La semaine prochaine : LA CONSPIRATION DU GENERAL MALET

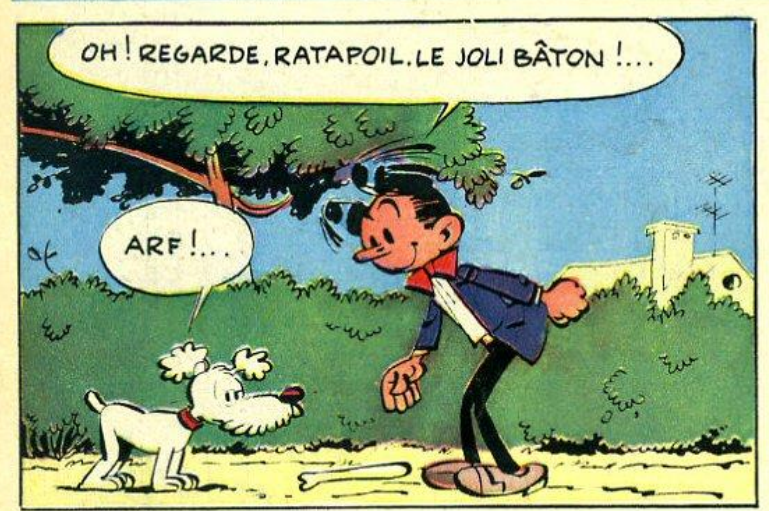


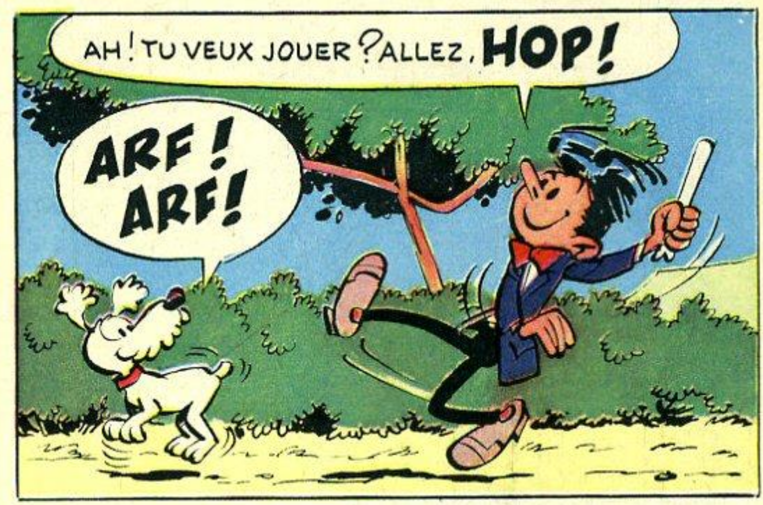
MODESTE et POMPON

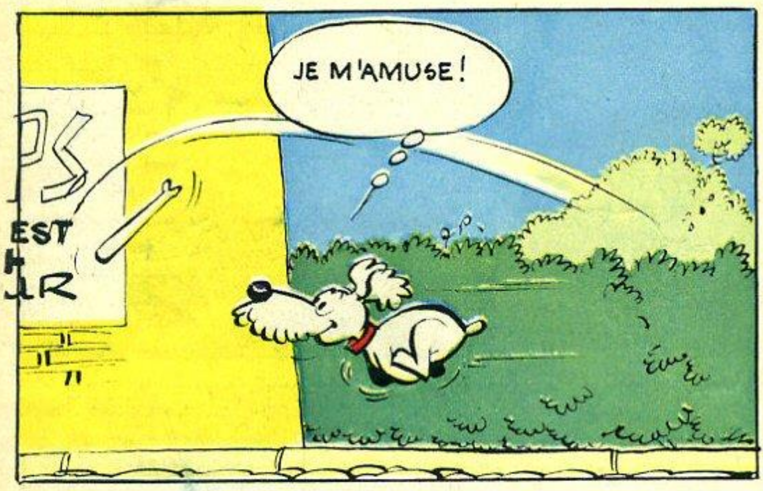


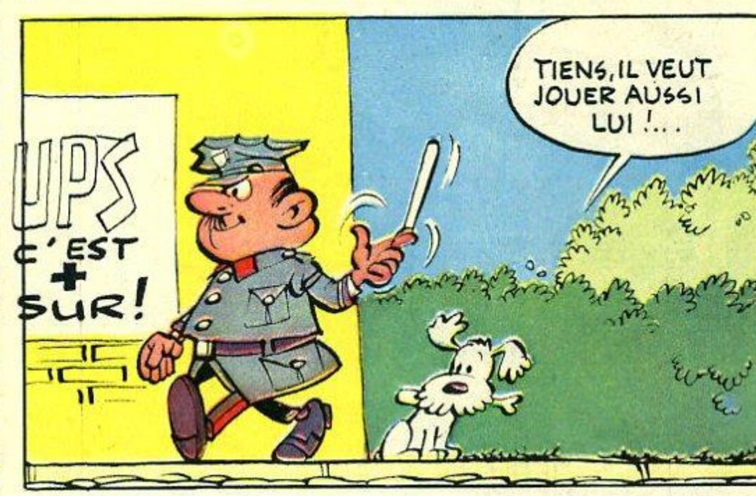
RAPPORTE!





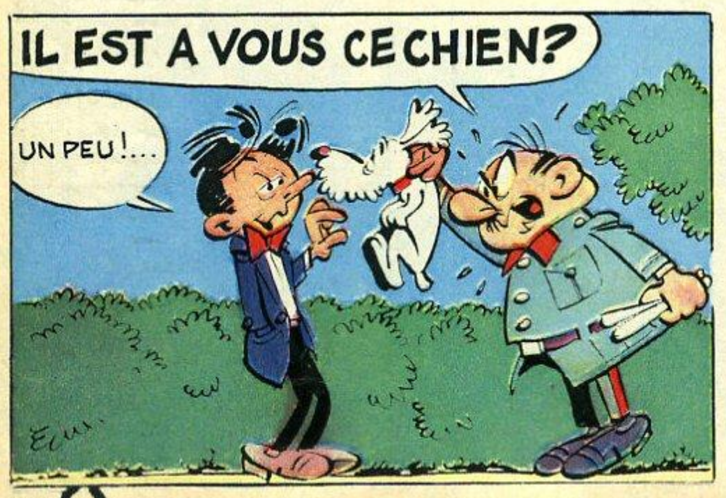














ALLO' ALLO'
ICI LUC VARENNE

LES DIABLES ROUGES ONT RATÉ LE COCHE



MAINTENANT qu'il est de plus en plus question de la Coupe du Monde de football, les supporters de l'équipe nationale belge souffrent le martyre : leurs magnifiques Diables Rouges n'y participeront pas ! L'autre jour, on avait vraiment mal au cœur en suivant sur nos écrans de T. V. (il n'y avait que 7.000 courageux qui s'étaient rendus au Heysel !) le test-match qui opposait l'Ecosse à la Tchécoslaquie. Ces deux formations se mesuraient une dernière fois en un duel passionnant, le vainqueur étant qualifié pour le tour final de cette compétition mondiale. La Fortune sourit aux Tchèques qui l'emportèrent sur les Ecossais par 4 buts à 2 après extra-times !

Pourquoi ces regrets après plusieurs semaines ? Parce qu'en voyant jouer ces footballers britanniques et slaves, les Belges pouvaient se permettre une comparaison qui risquait de tourner à leur avantage. N'allez pas croire que ce sont les brillants succès des nôtres sur la France et la Hollande qui nous font tourner la tête ou qui nous donnent ce que les Bruxellois appellent un « dikke nek ». Pas du tout. Nous avons tout simplement l'impression que notre football se porte merveilleusement bien et que notre équipe dont la moyenne d'âge ne dépasse pas les 22 ou 23 ans est en passe de devenir une des meilleures d'Europe.

Et pourtant, nous avons été battus en Coupe du Monde lors des séries éliminatoires qui nous opposaient à la Suède et à la Suisse. Nos progrès étaient déjà constants (un mot qui fera plaisir à notre sélectionneur unique !) à cette époque, mais nous n'avions pas encore pu aligner l'équipe idéale. Nous ne récoltâmes aucun point et cependant tout le monde était d'accord pour nous prédire un bel avenir !

ILS N'IRONT PAS AU CHILI

Ces belles promesses faillirent rester vaines. Il fallut le courage et la persévérance de Constant Van den Stock, alliés à un grand choix de jeunes joueurs de classe, pour renverser la vapeur. Le directeur de l'équipe belge avait juré de créer un ensemble de techniciens et de shoteurs. Le Standard et Anderlecht paraissaient les mieux armés : il en fit ses principaux fournisseurs. Le « mariage » d'anderlechtois et de standardmen, c'est à dire d'hommes sachant jouer au football et d'autres plus percutants, fut une réussite. On fit appel à deux ou trois autres hommes de grande valeur tels Baré, Vandenberg, Raskin ou Storme : vous connaissez la suite, l'audace avait payé !

Et je le répète : nous n'irons pas au Chili ! Nous avons raté le coche au moment où tous les espoirs nous étaient permis. Nos amis suisses et suédois ne nous en voudront pas si on leur fait remarquer qu'ils l'ont échappé belle en nous rencontrant un an trop tôt. Nous avions été trop vite en besogne en fixant les dates de nos rencontres. Nous les aurions jouées au début de cette saison comme le firent les Français, les Bulgares, les Tchèques et les Ecossais et beaucoup d'autres, il est plus que probable que nous eussions gagné un billet pour Santiago !

Bah! nos hommes sont jeunes, le temps parle pour eux. Quatre ans, c'est vite passé ! Une nouvelle occasion leur sera offerte de participer à ce tournoi mondial dont notre dernière représentation remonte... à 1954 ! C'était la belle époque : elle reviendra !



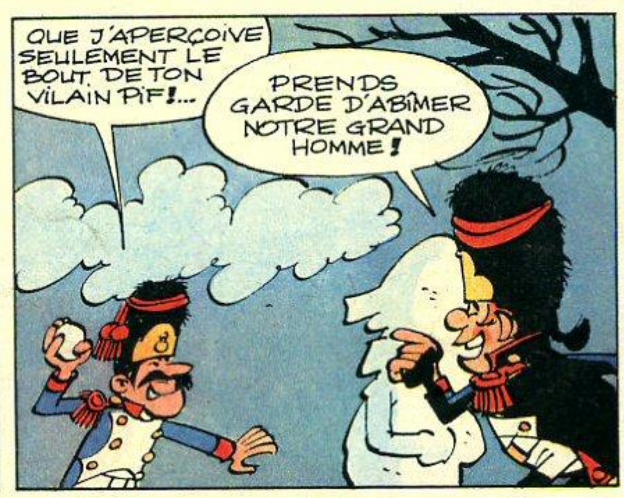
RATAPLAN et le

Notre sympathique ami Rataplan nous revient aujourd'hu





















prince de Jitomir

ujours accompagné du brave sergent Bobèche.



DESSINS BERCK.
TEXTE Y. DUVAL

















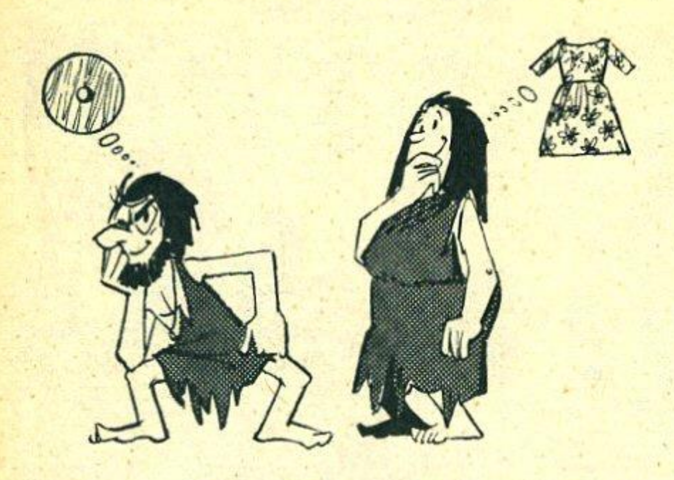




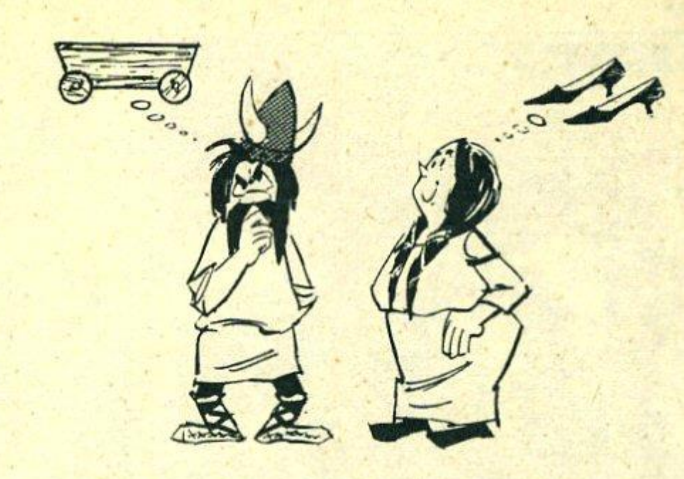


À SUIVRE

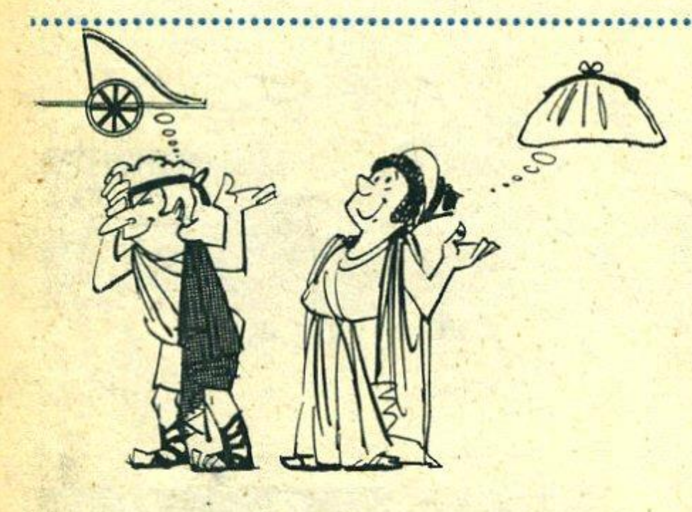
ACCORD FINAL... ACCORD TOTAL!



- Que veux-tu faire avec ça...
moi, j'ai une autre idée...



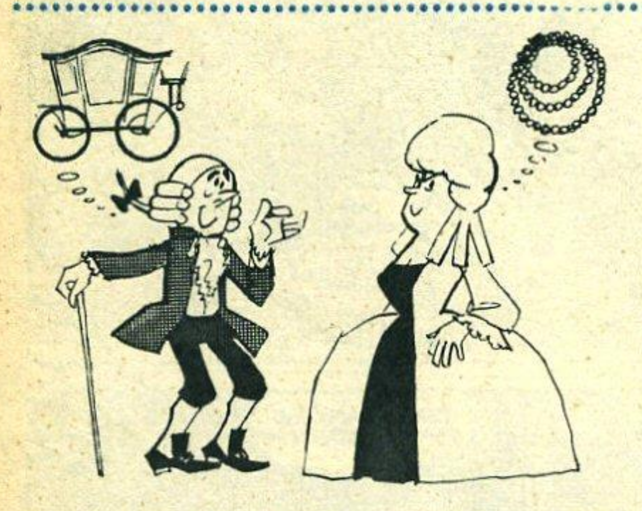
- Un char? Ce n'est pas intéressant!



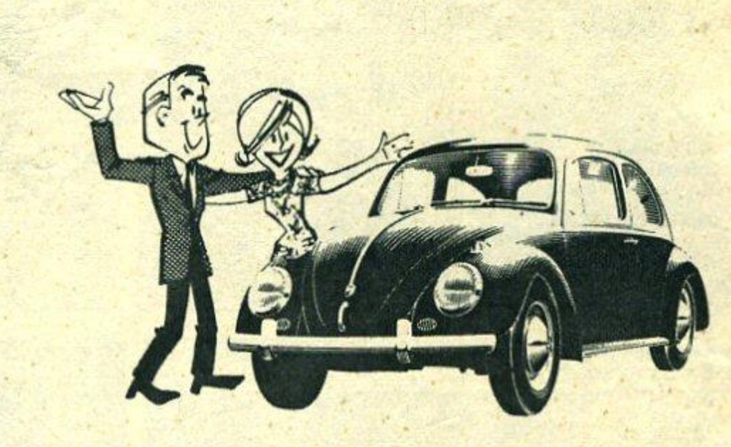
- J'ai trouvé : deux roues seulement, et...
- Peuh! Ça ne vient pas à la cheville de...



- Qu'en dites-vous?
Et elle n'a que frivolités en tête...



- Madame, je vais inventer le carrosse!
- Où trouver 3.000 ducats pour mes falbalas?



- Ma chérie, je rêve d'une VW 1200...
- Oh! moi aussi, mon chéri! C'est la voiture idéale!

AVEC VOLKSWAGEN, PAS DE PROBLEME!



ANCIENS ÉTABLISSEMENTS D'IETEREN FRÈRES S.A.

FAITES VOS JEUX

SOLUTIONS

1.
11 bipèdes
6 quadrupèdes... et 1 mille-pattes !

2.
Les 3 mousquetaires
Les 9 muses
Les 5 sens
Les 2 nigauds
Les 7 merveilles du monde
Les 10 commandements.

3.
a) équipe de football
b) les huîtres
c) les frères Jacques
d) une patrouille de scouts.



La Géographie en photos-couleurs :
Belgique: Tome 1 : 9 séries de 10 chromos
Tome 2 : 8 séries
Europe : Tome 1 : 10 séries
Tome 2 : 10 séries
Tome 3 : 10 séries
Tome 4 : 10 séries
Par série : 50 points.

Chromos Histoire du Monde :
Tome I : 11 séries de 15 chr.
Tome II : 11 séries.
Tome III : 11 séries.
Par série : 50 p.

Les Chromos TINTIN :
Aviation 1 : 10 séries.
Aviation 2 : 10 séries.
Aérostation : 6 séries.
Automobile : 10 séries.
Marine 1 : 10 séries.
Par série de 6 chromos : 100 p.

Les chefs-d'œuvre de la Peinture :
18 séries de 5 tableaux en couleurs. Par série : 200 p.

Le portefeuille TINTIN : 200 p.
Le puzzle sur bois : 500 p.
Mascotte Milou : 300 p.
Albums à colorier : 100 p.
Abonnement de 5 numéros au journal LINE 350 p.
Abonnement de 5 numéros au journal TINTIN : 500 p.

ALBUMS :
Aviation I et II - Automobile - Marine :
Toile : 60 F - Cartonné : 50 F
Belgique I et II
Europe I, II, III et IV
Par album : 29 F.
Histoire du Monde I, II, et III : 29 F.
Chefs-d'œuvre de la Peinture :
Tome I et II : 50 F.

Envoie tes points au TIMBRE TINTIN, 1 à 11 av. P.-H. Spaak à Bruxelles 7, ou échange les au MAGASIN TINTIN, même adresse, ou dans tous les magasins A L'INNOVATION.

Pour avoir beaucoup de
POINTS TINTIN

Cahiers ZOO et « LE SEMEUR » - VICTORIA - MATERNE - Porte-plume LE TIGRE - JU'CY et WHIP - TOSELLI - PALMOLIVE - COLGATE - PROSMANS - NOSTA - VANDENHEUVEL - HACOSAN - PANACLE D'OR - PALMAFINA - LA COLLECTION DU LOMBARD.



A TOUS NOS AMIS LIEGEOIS



MERCREDI 17 JANVIER 1962, à partir de 15 heures, nos dessinateurs JEAN GRATON et TIBET dédicaceront leurs albums dans la librairie HALBART, 11, rue des Carmes, à Liège.

Tous les amis de MICHEL VAILLANT et de CHICK BILL sont attendus à ce rendez-vous.

L'hebdomadaire « TINTIN » est édité par les Editions du Lombard 1 à 11 av. P.-H. Spaak Bruxelles 7. - C.C.P. 1909.16.
Editeur-Directeur : Raymond Leblanc, 9, av. I. Gérard, Bruxelles 16.
Impression hélio : S. A. PERIODICA.

Canada : 20 cents. — Autres pays : 12 F.

TINTIN DANS LE MONDE

France : DARGAUD S. A. 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Suisse : INTERPRESS S. A., 1, rue Beau Séjour, Lausanne.
Hollande : G.-H. RAAT, Doklaan, 129, Rotterdam Zuid.
Canada : PERIODICA Inc., 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTS

	Belgique	Canada	Autres pays
3 mois	120.— F.	$ 2,75	130,— F.
6 mois	230.— F.	$ 5.50	260,— F.
1 an	450.— F.	$ 10.—	520,— F.

REGIE PUBLICITAIRE publiart 22.56.00

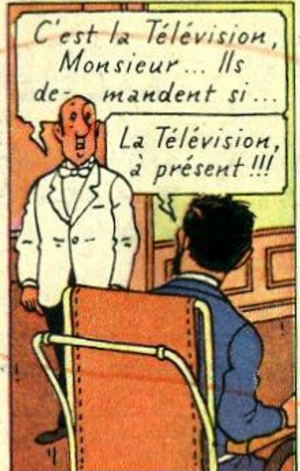
LES BIJOUX DE LA CASTAFIORE



PAR


A Moulinsart, désormais, la moindre sonnerie est lourde de menace !...





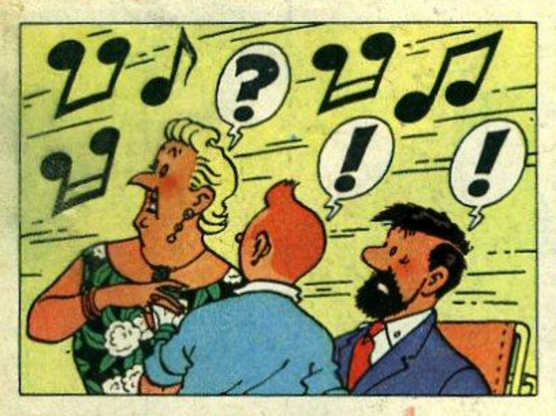


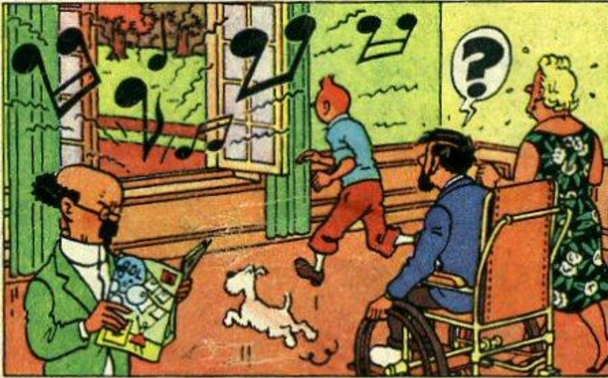
















A SUIVRE